Année ø N° 425 — 50 centimes — 10 Novembre 1906 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

FRANCE CONTRE ANGLETERRE

E. Proud, le gardien de but de l'équipe anglaise.

(*Voir pages 816 et 817*)

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ø Fermes & Châteaux ø Femina
Musica ø Le Petit Magazine ø ø ø ø ø
ø & 11, Avenue de l'Opéra ø Paris

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 fr.
Etranger .. .. 28 fr.
Changement d'adresse . 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

FINE-HENDAYE

★ Izarra

Liqueur exquise des BASQUES

GRATTAU

Hendaye (B.-P.)

AUTOMOBILES

MOTOBLOC

Les meilleures Voitures de tourisme

102, rue des Vivants BORDEAUX

Se Méfier des Contrefaçons

POUR MAIGRIR

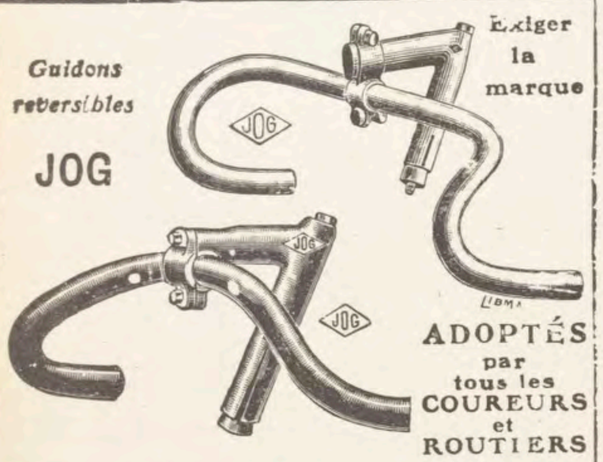
sans nuire à la santé, prenez The Mexicain ou Dr JAVAL

Seul remède végétal et inoffensif pour maigrir sûrement et sans régime, les hanches et le ventre, efface le double menton et amincit la taille. Cure idéale pour rester jeune et mince. SUCCÈS UNIVERSEL.

Boîte 5 fr. ; 6 Boîtes 28f fco mandat dans toutes Pharmacies.

Phcie VIVIENNE, 16, Rue Vivienne, Paris.

Guidons réversibles JOG



Exiger la marque

ADOPTÉS par tous les COUREURS et ROUTIERS

AUTO-FOURNITURES

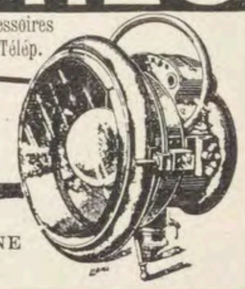
Concessionnaires pour Paris, Seine, S.-et-Oise, S.-et-Marne des Accessoires d'Automobiles de la Ste Indle des Télép.

ACCESSOIRES — PIÈCES DÉTACHÉES

Concessionnaires des Phares et Lanternes le ZENITH

Auto-Alarme WEBER

Automobiles HÉLIOS. — Moteurs MUTEL



HUSSENOT ET RAYNAUD

TÉLÉPHONE 580.88

39, Rue de la Boëtie, Paris.

LA BENGALINE

est une excellente Peinture-Émail laquée on peint soi-même très facilement le bois, le fer, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est très brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Prix et renseignements s'adresser au Directeur LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.

ESSAYEZ TOUS LE NOUVEAU

PNEU CALMON

DÉPÔT à PARIS : 23, Rue Ruhmkorff.

E. LAMBERJACK

SOCIÉTÉ FRANCO-AMÉRICAINE D'AUTOMOBILES

95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS

F.I.A.T.-Renault-Panhard-Mercédès

PNEU CUIR VULCA

Arrivé SEUL

CONCOURS DU BANDAGE 1907

P. BUCHILLET & Cie

20 Rue Brunel PARIS

La Semaine comique, par Henriot

En battue.

— Vous n'allez pas rester en face de nous ?

— Si... pour la chasse au rabat je trouve cette position plus commode. Je tire le gibier après qu'il a passé, et non pas quand il m'arrive dessus.

— L'auto m'a passé dessus... je crois que je n'ai rien de cassé ..

— Nous allons recommencer de suite l'expérience ; si elle réussit encore je vous fais engager à 1.500 francs par soirée dans un Music-Hall !

Pour la reproduction du gibier.

« Tout chasseur, avant de tirer une pièce, devra s'assurer que c'est un mâle et non pas une femelle. »

Réformes démocratiques.

Je veux que tous les chevaux partants soient égaux, comme les hommes, qu'il n'y ait point de favoris et que chaque citoyen ne puisse mettre dessus, uniformément, qu'un pari de vingt sous.

Nouveauté !!!

LES PLAQUES et Papiers de la S.I.P au Bromure et CITRATE sont supérieurs

5, rue Laffitte, Paris. *Tarif sur demande*

Pneu-Cuir IMPERFORABLE

SANS PEUR

Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT

RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE

BEAU & Cie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

PRENEZ GARDE, Mad

vous commencez à grossir et grossir vieillir. Prenez donc tous les jours Dragées de THYROÏDINE BOUT *votre taille restera ou redeviendra s*

LE FLACON : 10 Fr. — Envoi franco contre mandat

Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun,

Il est bon de prendre l'avis d'un médecin.

COMPTOIR BISONTIN

H. Maillot

38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)

FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES

Vente directe au particulier. — Exportation

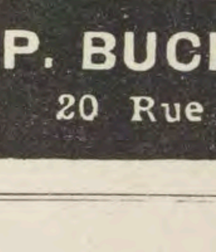
Demandez le Catalogue illustré contenant *Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie.* — Maison de confiance

AUTOMOBILES

Gillet-Forest

7, 10 et 12 chevaux

75, Avenue de la Grande-Armée PARIS



PARFUM FLORAMYE

L.T. PIVER

PARIS

CYCLES & MOTOCYCLES

de toutes Marques

APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES

de toutes Marques

PAYABLES EN 12 MOIS

A L'INTERMÉDIAIRE

17, Rue Monsigny, PARIS (2e).

(CATALOGUE FRANCO).

ANTIDÉRAPANT

Paris, 11, Bd de Strasbourg

USINE à LÉCLUSE (Nord)

DURANDAL

Le meilleur

Le moins cher

HERNIE GUÉRI

BREVTÉ S.G.D.G.

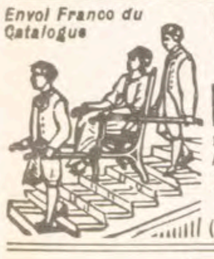
par le Nouveau BANDAGE MEYR

Accepté par la Société de Chirurgie

Recommandé par les Membres du Corps Méd

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le c supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le m peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catal MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré,

Envoi Franco du Catalogue



PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT

DUPONT

FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.

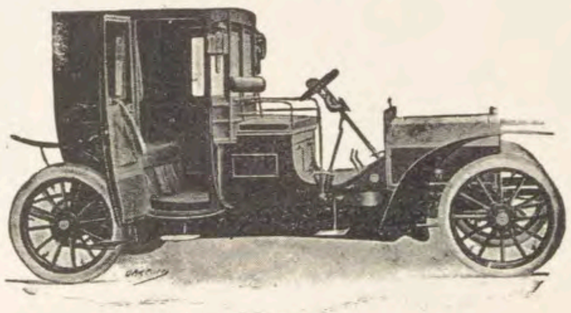
Fournisseur des Hôpitaux

10, Rue Hautefeuille, 10

PARIS

(Près l'École de Médecine).

L'idéal du grand touriste, c'est la Voiture BERLIET



La grande victorieuse en 1905

Détient le record de la consommation

MÉDAILLE D'OR AU SALON

Siège Social : 12, Chemin des Quatre-Maisons LYON

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.

Supprime Copahu, Cubèbe Liquides astringents

GUÉRISON RADICALE et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col catarrhe, hématurie

113, faub. St-Honoré, PARIS

BON N° 3

A qui les torses ?

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

10 Novembre 1906 — N° 425
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-[illegible], 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

Welsh 1er — Horsfield — Poulenard 2e — Versel

LE MATCH CAMBRIDGE-RACING. — LE DÉPART DU 1.500 MÈTRES

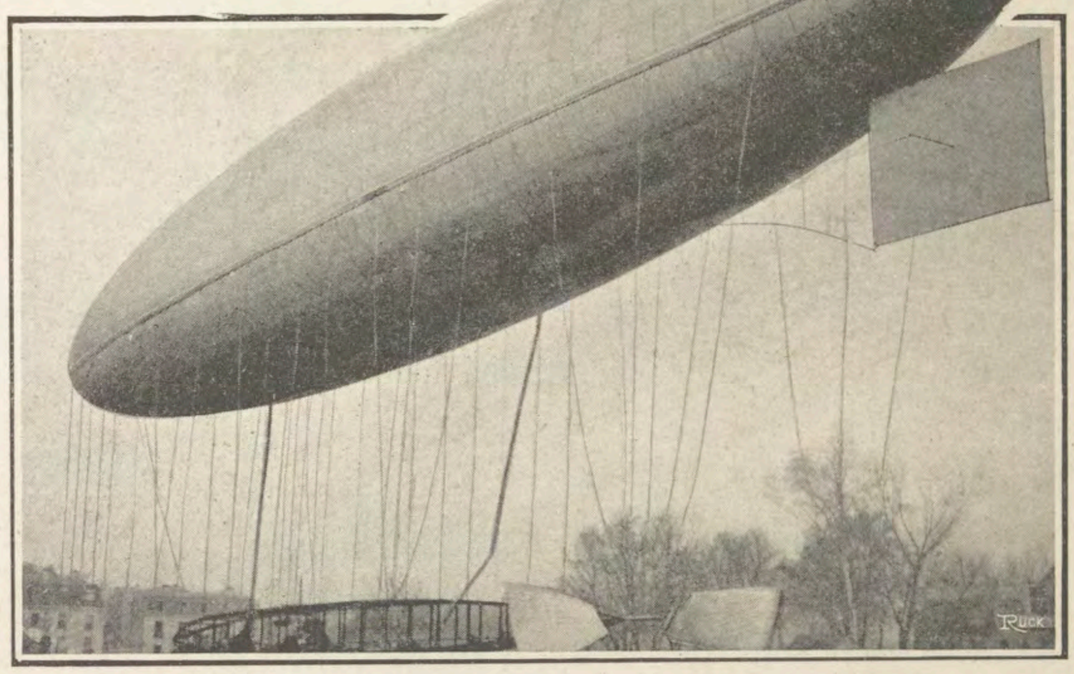
Sous une pluie battante, s'est disputé, sur le terrain de la Croix-Catelan, au Bois-de-Boulogne, le jour de la Toussaint, un match entre le Racing-Club de France et le Trinity-College de Cambridge. Handicapés par leur voyage et tout à fait à court d'entraînement, les Anglais ont succombé dans sept épreuves sur neuf. (Voir l'article page 821.)

LE DIRIGEABLE LA *VILLE-DE-PARIS*

Pourquoi j'ai choisi cette forme ?

Par Ed. Surcouf.

Le dirigeable *La Ville-de-Paris*, à M. Henry Deutsch de la Meurthe, construit par M. Ed. Surcouf, est prêt à sortir ⌀ L'habile ingénieur explique pourquoi il a adopté un empennage caractéristique ⌀ Nous faisons repasser sous les yeux de nos lecteurs les divers types de dirigeables faits jusqu'à ce jour ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀



Le *Deutsch* de 1903.

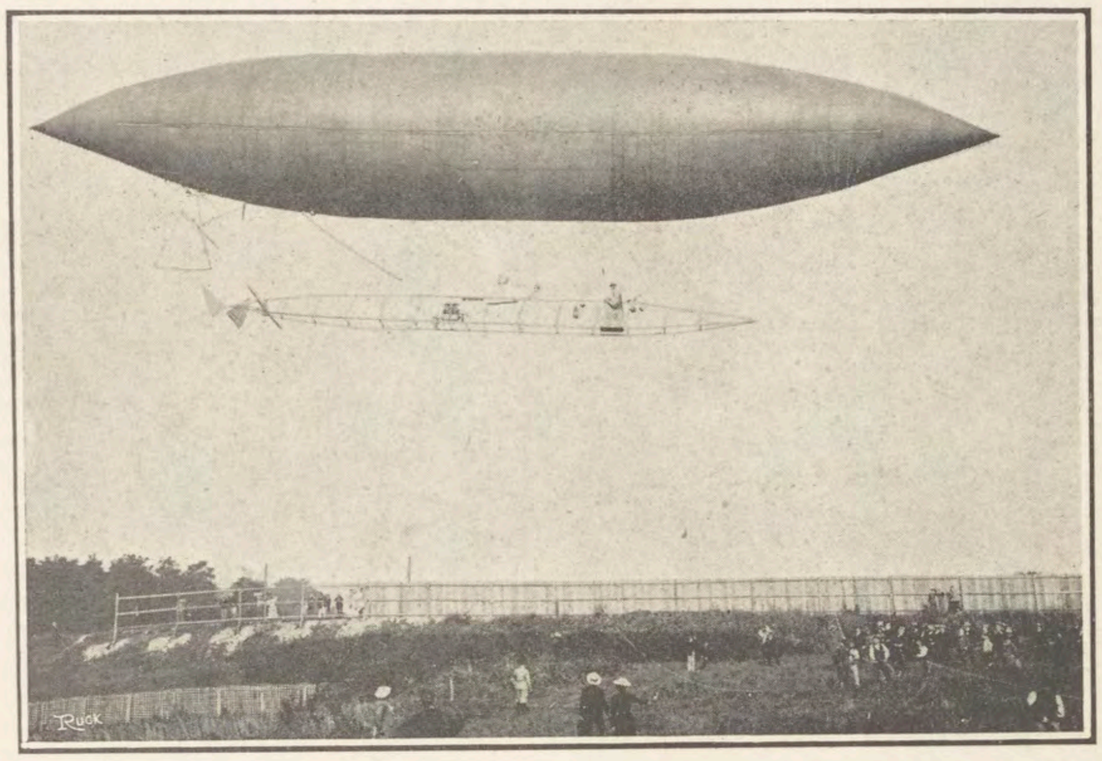
Le dirigeable Deutsch de 1903, exposé cette année-là au Salon de l'Automobile, ne s'est jamais élevé.

POURQUOI j'ai choisi cette forme ? parce que, comme la méthode de construction des cônes sphériques de l'enveloppe, comme l'hélice sans haubanage et à inclinaison automatique, la forme de la nouvelle *Ville-de-Paris* est, je crois, rationnelle !

Ce sont là, au milieu d'autres encore, les nouveautés d'études et d'application, qui permettent d'espérer que le nouvel aéronat de M. Henry Deutsch de la Meurthe, constituera ce que l'on est convenu d'appeler « un pas en avant ».

L'« empennage stabilisateur » placé à l'arrière de l'aéronat a, au détriment des autres nouveautés, moins apparentes, attiré l'attention du public; la vérité est que cet empennage n'est plus chose nouvelle ; mais sa réalisation sur la *Ville-de-Paris*, est, elle, absolument nouvelle.

Que ce soient « les papillons stabilisateurs » du *Lebaudy*, les plans arriérés du *Zeppelin*, ou l'empennage du *Deutsch*, ce sont toujours les mêmes organes, ayant le même but et appartenant à la même famille : surtout cela... car tous ils ont le même père... le colonel Charles Renard.



Le *Santos-Dumont* n° 6.

Le Santos-Dumont avec lequel le célèbre aéronaute a gagné le prix Deutsch, de 100.000 francs.

Lorsque j'ai étudié, puis construit la première enveloppe du *Lebaudy*, son éminent ingénieur, Julliot, comptait sur la possibilité du stoppage de l'une des hélices pour assurer la direction, et uniquement sur la plate-forme centrale pour assurer la stabilité de route. Je ne partageais pas la manière de voir de M. Julliot et, sur mes conseils, il consentit à ce que je fixe sur l'enveloppe et à l'arrière une « ralingue », destinée à suspendre un gouvernail, pour le cas où la manœuvre des hélices ne répondrait pas, au point de vue direction, à ce qu'en attendait le savant ingénieur de la partie mécanique du *Lebaudy*. Les premiers essais me donnèrent raison, les hélices n'eurent aucune influence sur la direction et, de plus, la stabilité de route, surtout dans les virages, était des plus précaires.

Le colonel Renard vint, sur ces entrefaites, visiter l'aérodrome de Moisson et conseilla de compléter le gouvernail que l'on allait ajouter par un plan stabilisateur, servant de poutre de soutien au susdit gouvernail et qui, disait-il, placé plus à l'arrière de la plate-forme, assurerait — avec une surface moindre — une stabilité plus grande.

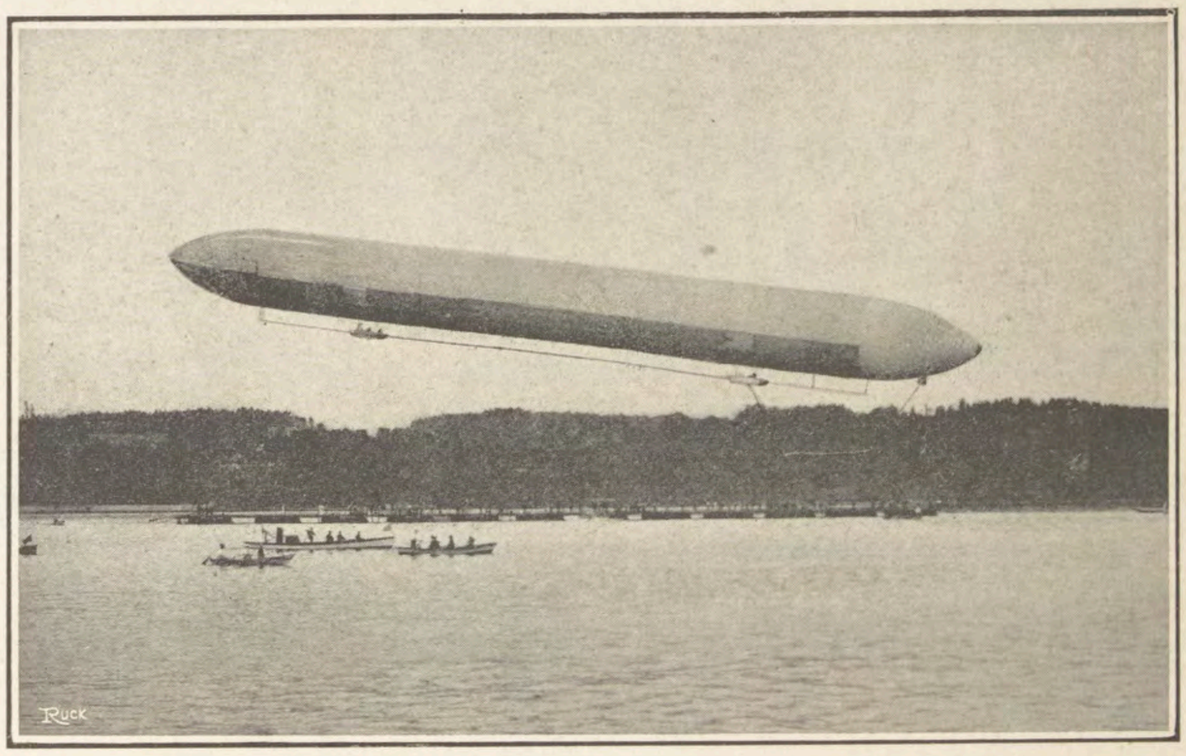
Les expériences suivantes confirmèrent l'exactitude des indications du savant officier aéronaute.

A tant de découvertes géniales, le colonel Renard venait d'en ajouter une nouvelle, et des plus importantes : il venait d'assurer la stabilité de route des ballons dirigeables, c'est-à-dire de rendre à tout jamais pratique et exempt de dangers un mode de locomotion dont il avait déjà le grand honneur d'être le créateur !

Un mot d'explication est nécessaire, pour bien faire comprendre l'importance de l'empennage : Pour les aéronats du type *France*, *Santos-Dumont* n° 6, etc..., la stabilité n'était assurée que jusqu'à une certaine vitesse, que le colonel Renard appela « la vitesse critique », au delà de laquelle les augmentations de la puissance des moteurs n'auraient eu d'autre effet que d'aider au « cabrer » si dangereux des appareils. Pour les aéronats du type *Lebaudy* la plate-forme, placée au centre, a peut-être pour effet de reculer la limite critique, mais certainement sans la supprimer.

Le colonel Renard imagina de munir les aéronats d'une « penne » semblable à celle des flèches et ayant la même action, placée comme sur la flèche, aussi loin que possible du centre de gravité; on comprend, dès lors, que plus la vitesse de l'ensemble sera grande, et plus les surfaces de la « penne » s'opposeront à tout mouvement de tangage et *a fortiori* à tout « cabrer » de l'aéronat. La stabilité ainsi obtenue serait infinie pour une vitesse infinie. Partant, plus de vitesse critique !

Par la suite, le colonel Renard fit plusieurs communications sur la question, et sa dernière conseillait de munir les aéronats,



Le *Zeppelin* de 1903.

Le dirigeable allemand le Zeppelin, dans ses premières expériences, en 1903, au-dessus du lac de Constance.

Ed. Surcouf.
L'éminent ingénieur aéronaute, constructeur du dirigeable la Ville-de-Paris.

non plus de plans, pesants et difficiles à placer, mais de ballonnets cylindriques, formant un faisceau cruciforme, les uns, placés horizontalement, constituant l'empennage stabilisateur décrit plus haut, les autres, placés verticalement, constituant la quille, aussi indispensable aux aéronats qu'aux bateaux. Ces ballonnets, gonflés d'hydrogène, sont équilibrés et n'ajoutent par conséquent rien au poids de l'ensemble. Précisément à la même époque, mon savant ami l'ingénieur aéronaute Henri Hervé faisait la même découverte et décrivait les mêmes ballonnets, sans rien savoir du travail du colonel Renard, qui ignorait, lui aussi, celui d'Hervé. Quand deux hommes de la valeur de ceux que je viens de citer s'attellent séparément au même problème, et trouvent la même solution, on a bien le droit d'en déduire que cette solution est, sinon la seule, du moins la plus logique.

Voilà pourquoi j'ai choisi cette forme !

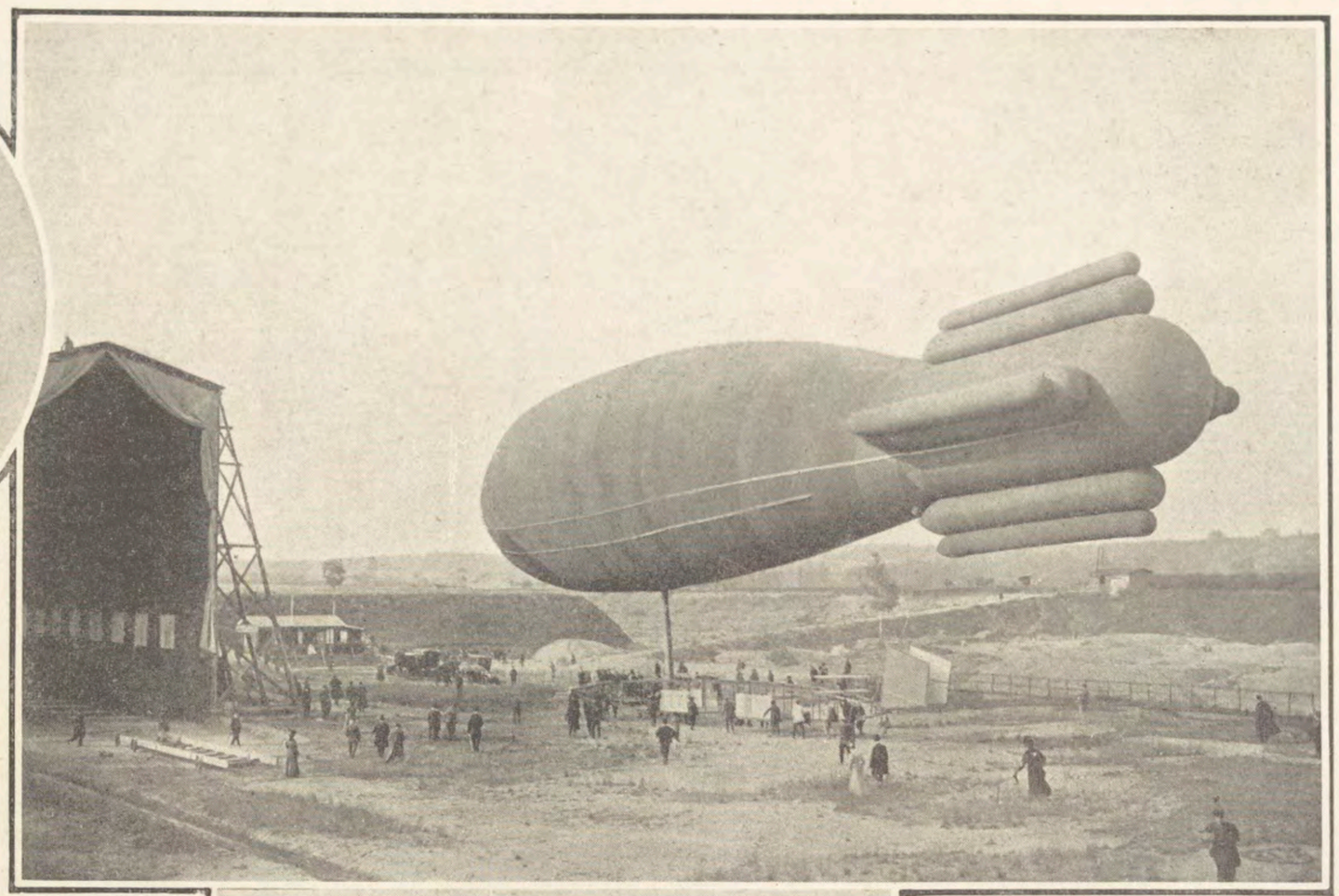
J'ai eu la bonne fortune de trouver dans l'infatigable mécène de l'aéronautique qu'est M. Henri Deutsch de la Meurthe, l'homme qui a bien voulu me permettre d'appliquer pour la construction de son aéronat, la plupart des idées dernières de mon vénéré maître et ami regretté, le colonel Renard. Je tiens à l'en remercier ici publiquement !

Au colonel Renard et à Henri Hervé le mérite de la plupart des idées que j'ai cherché à réaliser de mon mieux.

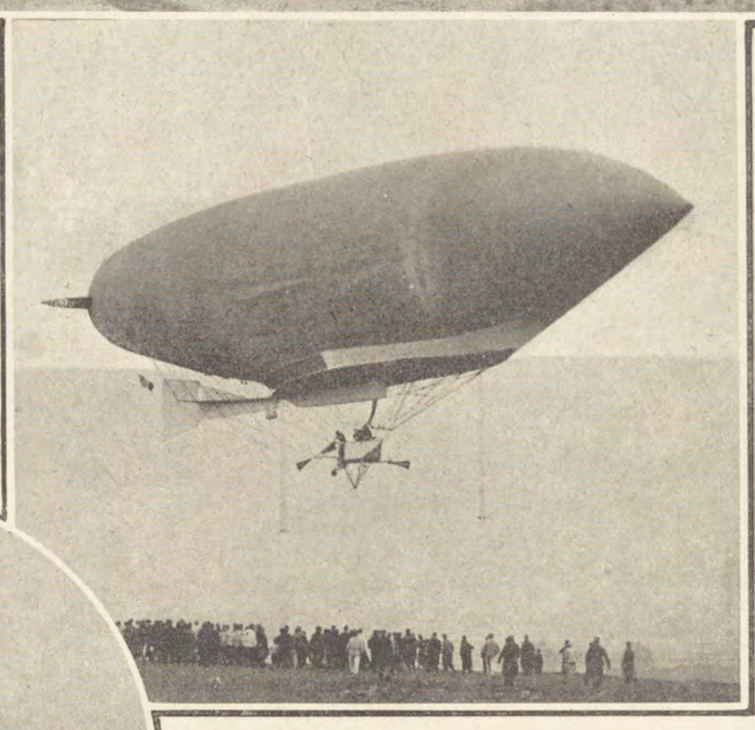
A M. Deutsch de la Meurthe, le mérite de les avoir appliquées dans la construction de la *Ville de Paris*.

Et, à moi, si c'en est un... celui de le dire !

Ed. Surcouf,
Ingénieur-aéronaute.

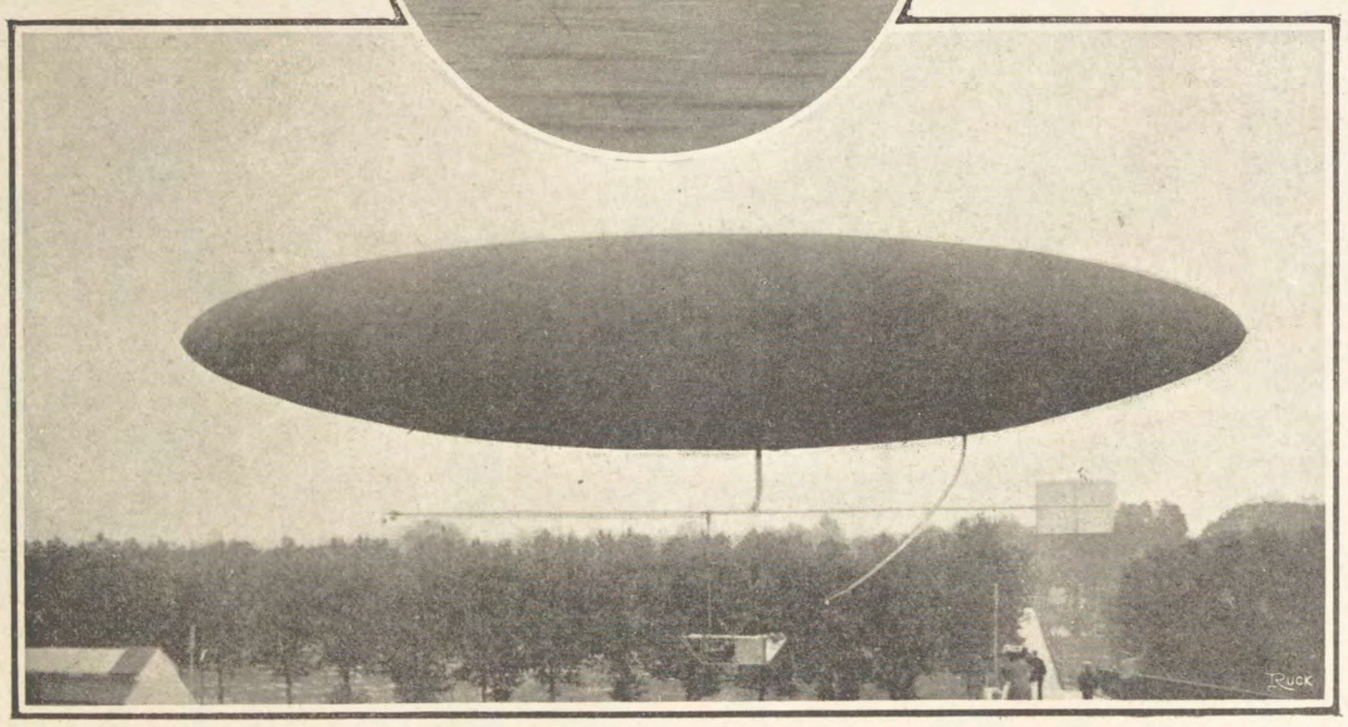


La *Ville-de-Paris*.
Le nouveau Deutsch, avec le nouvel empennage cruciforme qui doit assurer à l'aérostat une stabilité parfaite.



Le *Lebaudy*.
Le Lebaudy, *porteur des papillons stabilisateurs au lieu de ballonnets.*

Le *Zeppelin* 1906.
La stabilité est assurée par des plans arrières.



Le *De La Vaulx*.
Le dirigeable De La Vaulx, *qui a fait au mois de juillet un essai au-dessus de Bagatelle, restant plus de dix heures en l'air.*

Voici quelques renseignements techniques qu'a bien voulu nous communiquer l'ingénieur Surcouf. Le ballon est composé de quatre parties : une pointe avant, une partie cylindrique, une pointe arrière et l'empennage. La longueur totale est de 60 m. 423, le plus grand diamètre de 10 m. 50. La pointe avant a une surface de 368 mq. 861 et un volume de 738 mc. 199 ; la partie cylindrique une surface de 260 mq. 172 et un volume de 706 mc. 566, la pointe arrière une surface de 631 mq. 366 et un volume de 1412 mc. ; la penne une surface de 559 mq. 6327 et un volume de 337 mc. 904. C'est sur cette penne que sont placés les ballonnets. Les quatre premiers placés en croix mesurent 1 m. 60 de long. Ils ont une pointe conique à l'avant et une partie sphérique à l'arrière. Ils supportent quatre autres ballonnets de forme semblable et de 93 centimètres de longueur. A la partie inférieure, se trouve le ballonnet compensateur qui va d'avant en arrière et est divisé en trois parties. La nacelle, qui mesure 30 mètres de longueur, est suspendue au moyen de la suspension Dupuy de Lôme à réseaux triangulaires. Le moteur Argus fait 70 chevaux à 900 tours. L'hélice qui tourne à 180 tours a 6 m. 20 de diamètre et un pas de 8 m. 80.

L. D.

LA COURSE D'ORIGNY-SAINTE-BENOITE

1. Malgré le service d'ordre, la route était envahie par une foule de curieux, abrités tant bien que mal sous leurs parapluies.

2. Vue de la côte, prise de l'endroit où se donnait le départ.

3. Viton, premier de la 6e catégorie, alésage de 140 mm. à 160 mm. en 1 m. 28 s. 1/5. Voiture Rochet-Schneider, *pneus* Continental, *magnéto* Simms Bosch.

4. Depasse, premier de la 4e catégorie, alésage de 106 mm. à 125 mm. en 1 m. 41 s. 1/5. Voiture Martini, *pneus* Continental.

A l'inverse des meetings de Dourdan et de Gaillon, favorisés du soleil, la course de deux kilomètres en côte et en palier disputée dimanche dernier à Origny Sainte-Benoite, à 15 kilomètres de Saint-Quentin, a été contrariée par une pluie torrentielle qui avait rendu les routes presque impraticables. Seuls, les concur-

LA COURSE D'ORIGNY-SAINTE-BENOITE

1. Le tricar de Contant, déjà vainqueur à Dourdan et à Gaillon, battant le record de 18 s. Tricar Quentin, *carburateur* Volcan.

2. Le baron Pétiet premier de la 3e catégorie, alésages de 95 à 106 m/m en 1 m. 51 s. Voiture Ariès, *pneus* Continental.

3. Kinet, premier de la 5e catégorie, alésages de 125 à 140 m/m en 1 m. 34 s. Voiture Pipe.

4. Contant, premier des motocyclettes tiers de litre en 1 m. 52 s. 1/5. Moto Quentin, *carburateur* Volcan.

5. La six cylindres de Garcet que divers incidents ont jusqu'ici empêchée de partir en course, et que la remise de l'épreuve de vitesse au lendemain a cette fois encore contrainte de s'abstenir.

rents des catégories touristes ont pu partir : et encore, a-t-on eu à regretter de nombreuses abstentions. La catégorie vitesse a due être remise au lendemain. Le meilleur temps de la journée a été fait par Viton, qui a couvert les deux kilomètres, moitié en côte et moitié en palier en 1 m. 28 s. 1/5.

LE CHAMPIONNAT DU MONDE DE LUTTE (1)

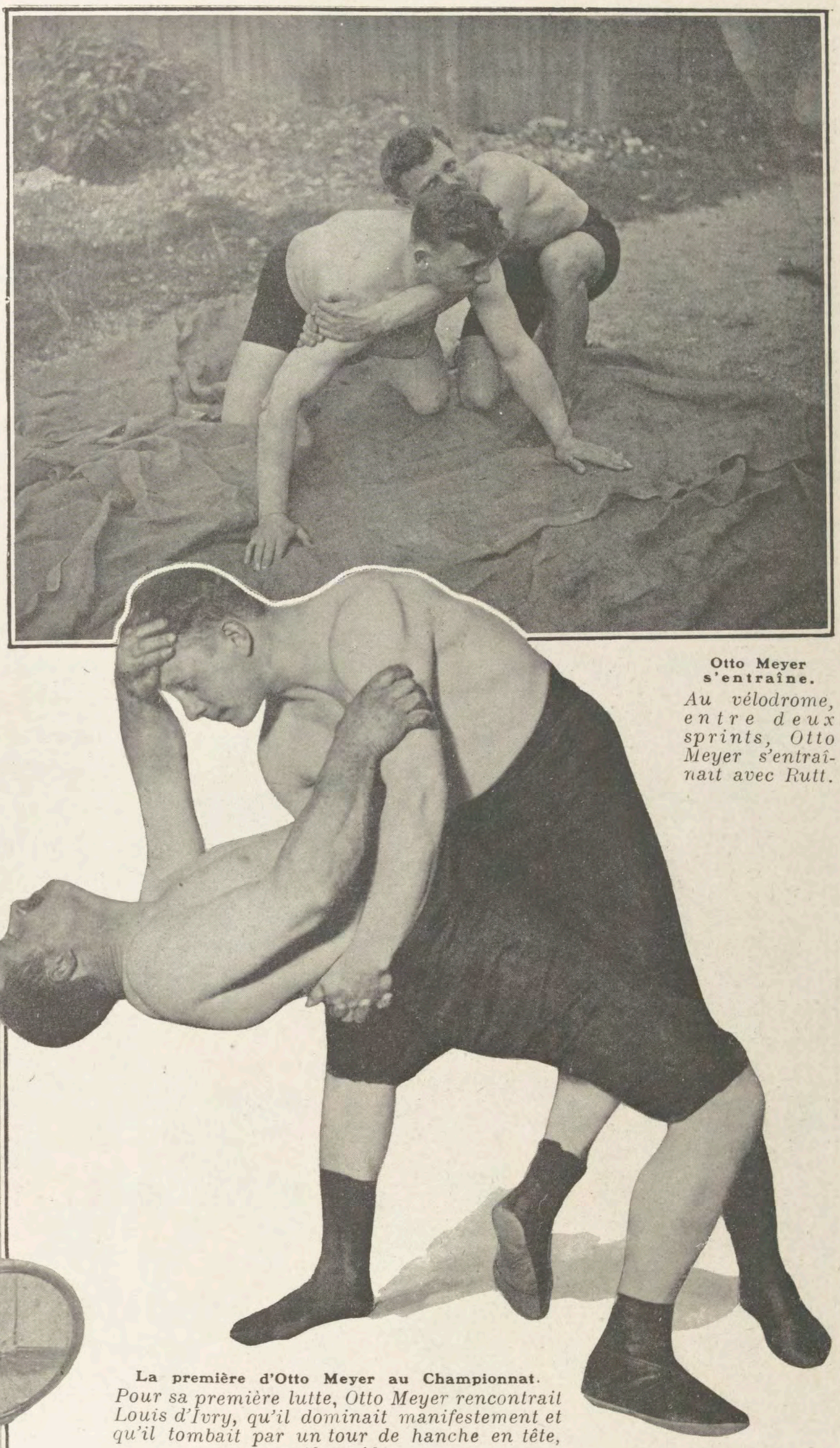
Les soirées se suivent et se ressemblent. Le même succès est remporté par tous les athlètes qui font preuve de valeur et de science. L'issue du championnat est de plus en plus indécise. Qui triomphera? Un homme nouveau ou un vétéran?

PARIS est tout à la lutte. Dans les principaux établissement de la capitale un championnat est organisé. Au Cirque Métropole ce sont les poids légers et les poids moyens qui se disputent les lauriers. La création de ce tournoi est absolument louable.

Un homme de 75 kilos ne peut-être mis en présence d'un colosse de 120 ou de 125 kilos. Ce serait ridicule. Mais alors, les athlètes qui, comme Gambier, peuvent-être classés dans la catégorie des lutteurs les plus scientifiques et les plus adroits, se trouvent complètement handicapés et leur finesse échoue devant la masse qui leur est opposée. Et c'est une honte de voir un Gambier, un Sabès ne pas être qualifiés dans les finales des championnats où sont admis des hommes qui n'ont que leur poids pour eux. Aussi, ces épreuves réservées aux lutteurs legers et moyens ont-elles réuni un nombre considerable d'inscriptions. Ceux qui jusqu'ici n'avaient pu s'engager dans la crainte de faire penser à un match entre une souris et un lion, sont venus très nombreux et chaque soir se livrent des combats acharnés dans l'espoir de triompher. Gambier sera sûrement vainqueur, mais non sans avoir eu à s'employer à fond contre ses adversaires.

Un autre championnat est disputé au Casino.

On croirait presque qu'il est réservé aux Russes, tant les Slaves y sont nombreux. La troupe des lutteurs qui s'est engagée possède quelques unités de premier ordre, telles que Pytlasinski, Lurich, Aberg, mais ce sont, pour la plupart, des hommes qui se connaissent, qui sont habitués à lutter ensemble, qui font des tournées de capitale en capitale. Je ne pense pas que la sincérité des rencontres soit amoindrie de ce fait, mais il est certain que l'intérêt s'en trouve diminué de beaucoup. Pytlasinski parviendra sans doute à triompher, quoique ce ne soit plus le Pytlasinski d'il y a quelques années, devant lequel presque tous devaient s'incliner.



Otto Meyer s'entraîne.
Au vélodrome, entre deux sprints, Otto Meyer s'entraînait avec Rutt.

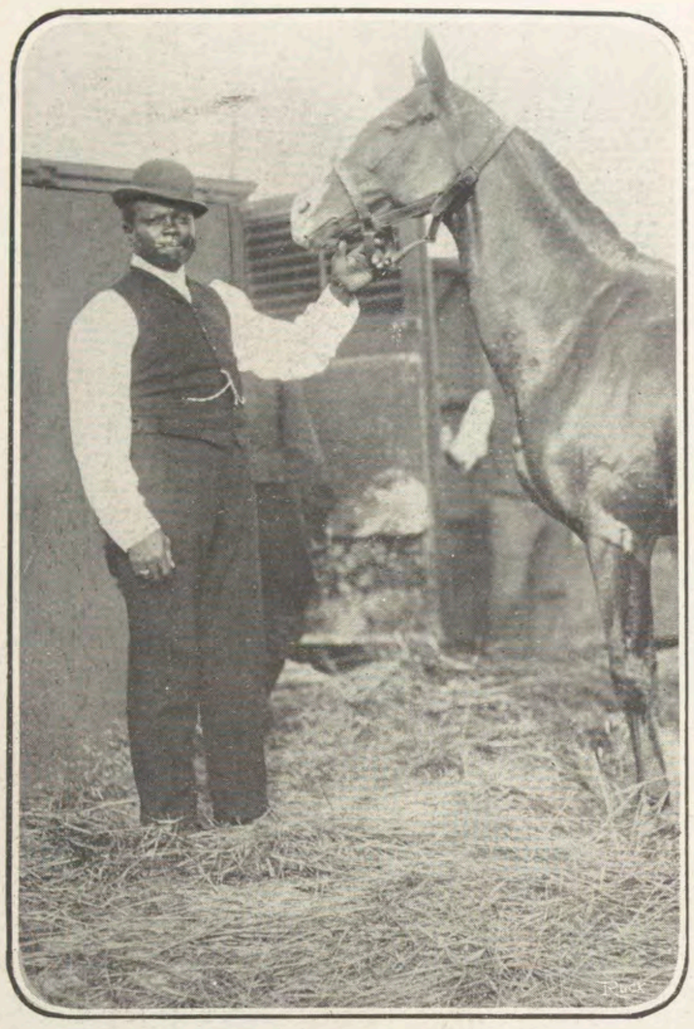
Otto Meyer, champion cycliste.
Otto Meyer est l'un des meilleurs sprinters allemands. Son entraînement à la lutte ne semble pas lui avoir nui pour la piste, au contraire.

La première d'Otto Meyer au Championnat.
Pour sa première lutte, Otto Meyer rencontrait Louis d'Ivry, qu'il dominait manifestement et qu'il tombait par un tour de hanche en tête, en 10 m. 43 s.

Le public aime les hommes nouveaux et inédits

La véritable formule pour rendre passionnant un championnat de lutte est de mettre, à côté des étoiles, quelques hommes nouveaux, hommes de valeur, bien entendu, valant la peine d'être opposés aux athlètes connus. C'est ce en quoi nous devons féliciter les organisateurs du tournoi des Folies-Bergère, car outre les Padoubny, Aimable de la Calmette, Cazeaux, Antonitch, ils présentent des Zyps, des Laurent de Lyon, des Otto Meyer, et des étrangers réputés que nous n'avions pas encore applaudis, comme Alec Munro, Jimmy Esson, Kahoutah. Cet éclectisme constitue le principal attrait du Championnat du monde de lutte : des athlètes s'y rencon-

(1) Voir les nos 422 et 424.



Zipps embarquant les chevaux.

Zipps, garçon d'écurie de chez Leigh, vient de faire de brillants débuts comme lutteur.

trent, qui n'ont jamais encore lutté ensemble, les spectateurs n'ont pas de lignes de comparaison entre eux.

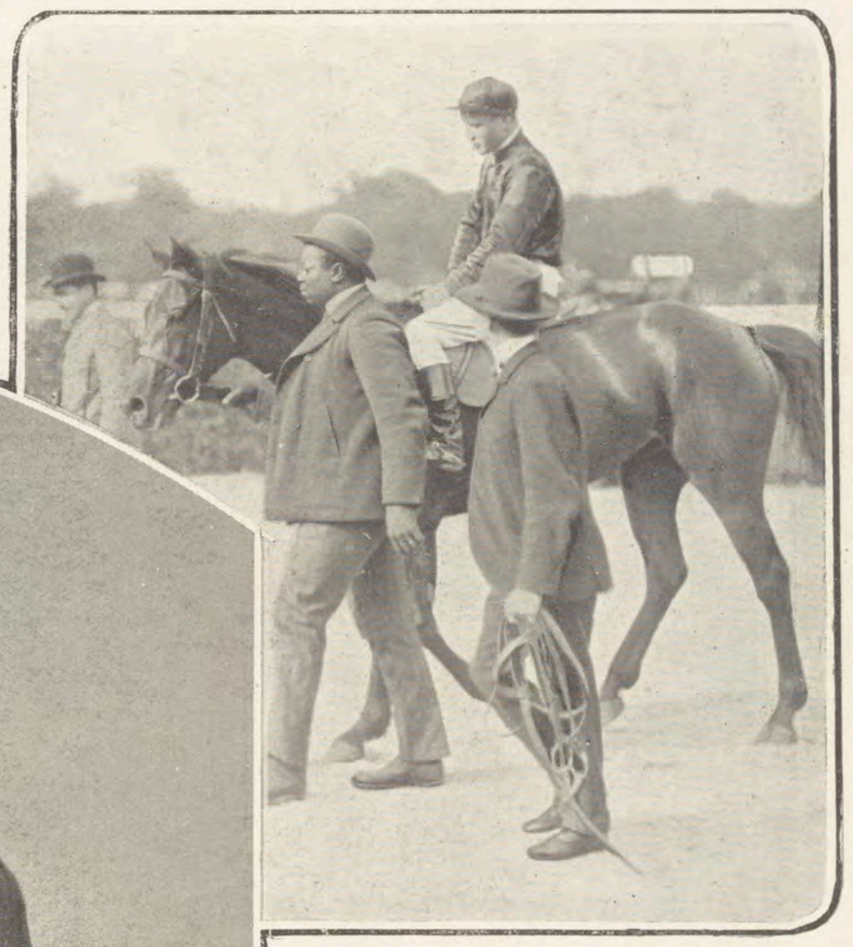
C'est cette indécision sur l'issue des rencontres, ce point d'interrogation qui justifient l'empressement du public. Il vient parce qu'il ne sait pas et qu'il veut savoir. Je pourrais même ajouter qu'il vient aussi parce qu'il espère assister à de belles séances de bourre de schackmannesque mémoire : des coups de poings, des horions, un homme dans l'avant-scène ou dans l'orchestre, voilà un agréable piment pour corser le programme.

Il semble que les impresarios aient compris ce sentiment et les premiers rôles sont tenus au Métropole par Ajax, au Casino par Sabatié et aux Folies-Bergère par Cazeaux, qui, outre cette réputation, s'est établi celle d'être un lutteur d'une force et d'une adresse extrêmes. Les petits bancs, les coussins pleuvent sur ces « brutes », le spectateur ne peut assister sans frémir à ces actes de bestialité, il rugit, il hurle, il jette l'auteur aux gémonies, mais... quand l'un de ces hommes lutte, on refuse du monde. C'est là l'une des petites hypocrisies de la foule qui, en principe, n'admet pas la brutalité, mais qui, au fond, est bien contente lorsqu'elle se trouve là au bon moment. Son raisonnement est d'ailleurs d'une puissante logique : « Puisque cela doit avoir lieu, j'aime autant en profiter ! »

Heureusement pour le véritable sportsman, à côté de ces... amuseurs, il se trouve des athlètes d'une parfaite courtoisie. Et ils constituent la majorité. Ne se servant que des prises autorisées, ne profitant jamais de l'erreur de l'adversaire, voilà les Padoubny, les Jimmy Esson, les Eberlé, pour ne citer que ceux-ci.

Les champions à double personnalité

Parmi les débutants, quelques-uns se sont acquis une réputation dans d'autres milieux sportifs. Laurent de Lyon, peu connu comme lutteur, est célèbre dans la région lyonnaise pour ses brillantes performances aux poids et haltères. Mais les deux personnalités les plus intéressantes sont celles de Zipps et d'Otto Meyer. Ce Zipps, qui battit son premier adversaire en 29 secondes, son second en 9 secondes, son troisième en 9 minutes (et c'était pourtant Choréla) n'apprend la lutte que depuis un an... à ses moments perdus. Et il n'en a pas beaucoup à perdre. Il est garçon d'écurie chez Leigh et depuis l'aurore jusqu'au coucher il s'occupe des chevaux. Mais dès qu'il est libre, il va se livrer à son sport favori. L'an dernier sa force colossale avait été remarquée par un sportsman qui lui conseilla d'apprendre la lutte. Zipps suivit ses conseils, trouva un professeur qui lui donna quelques leçons et depuis se livra à la pratique avec le succès que nous savons. Sans hésitation, il dispose de ceux qui lui sont opposés. Quand il aura acquis plus de finesse, il sera impossible de triompher de lui.



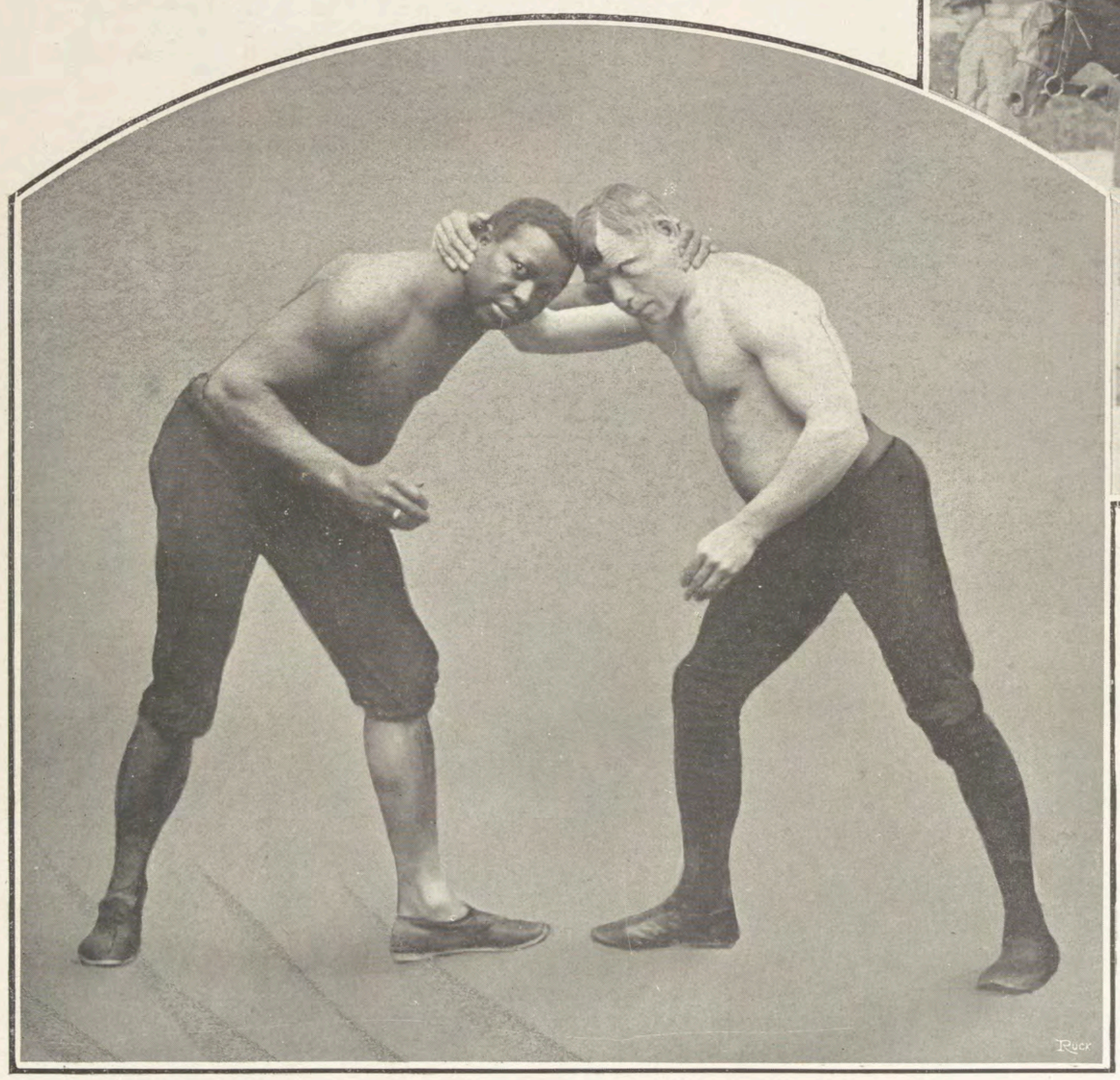
Sur le champ de courses.

Zipps est une des figures les plus connues des hippodromes. Notre photographie le représente, ramenant au pesage Matsouyé, monté par Parfrement.

Si le sport hippique fournissait à la lutte une de ses personnalités, le sport cycliste se devait à lui-même d'emboîter le pas. Et un champion du ciment lutte en ce moment aux Folies-Bergère. C'est Otto Meyer, l'un des meilleurs sprinters d'Outre-Rhin.

Le dimanche, il triomphe au vélodrome, la semaine il tombe ses adversaires. Il n'a qu'un défaut : il est peut-être un peu trop léger. Pour un homme qui n'est pas encore rompu à toutes les rouerie du tapis c'est un inconvénient. Et pourtant, ses collègues cyclistes le trouvent trop lourd comme sprinter.

Otto Meyer emploie à l'égard des coureurs qui le trouvent trop lourd un excellent moyen : il les bat en course. Souhaitons-lui d'agir de même vis-à-vis des lutteurs le trouvant trop léger. FIORAVANTI.



Zipps à l'entraînement.

Zipps, l'autre soir, a renouvelé ses succès en tombant en 42 secondes, par sa célèbre ceinture avant Marius Couly, dont Padoubny n'avait eu raison qu'après plus de 12 minutes de lutte. Il s'entraîne, depuis près d'un an, très sérieusement.

LE MATCH D'ASSOCIATION I

Le capitaine Anglais.

S. S. Harris, capitaine des Corinthians et capitaine des équipes d'Angleterre depuis deux ans, a montré à nos représentants ce qu'est un véritable jeu d'avants.

Un but

Une descente des équipiers anglais vient une fois de plus de se terminer par le gain d'un but.

Les Angla

Le gardien de but de l'équipe de France vient de sauver ses buts en déga reprendre le bal

Le premier novembre. par une pluie diluvienne, les Français ont disputé, au Parc des Princes, le premier grand match international de football-association avec l'équipe nationale d'Angleterre. A vrai dire, nous n'avions jamais cru à la victoire de nos joueurs, mais nous espérions que ce ne serait pas la déroute complète. Hélas! à part un ou deux

ANCE CONTRE ANGLETERRE

des Anglais.

Un de leurs avants vient de rentrer le ballon d'un coup de tête, malgré les efforts de l'homme qui le menaçait.

Plaques Lumière.

epoussés.

ent d'un bon coup de pied. Au milieu : Nos hôtes chez eux. Mac Iver, à droite, essaie de sur un dribbling.

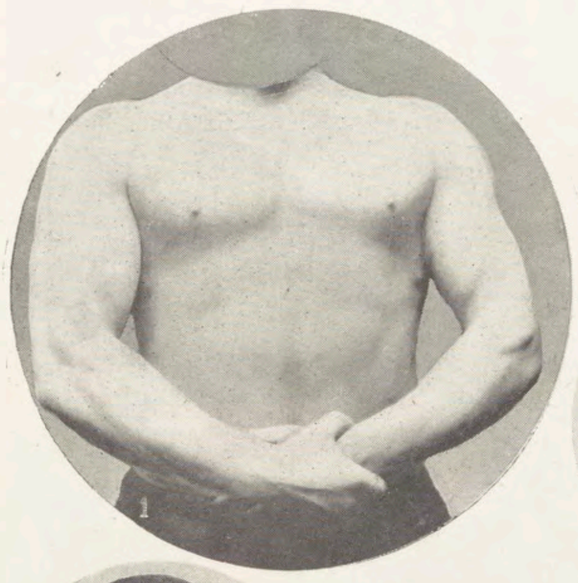
Le capitaine Français.

Pierre Allemane, le vétéran des matches internationaux joués en France, avait été choisi comme capitaine. Son jeu a été apprécié par son collègue d'outre-Manche.

équipiers, le team français fit preuve d'un état d'infériorité lamentable, ne réussissant pas à marquer un seul point. C'est par 15 buts que les Anglais ont triomphé : 6 buts dans la première mi-temps, neuf dans la seconde. Et encore, disent nos confrères anglais, auraient-ils pu en marquer le double.

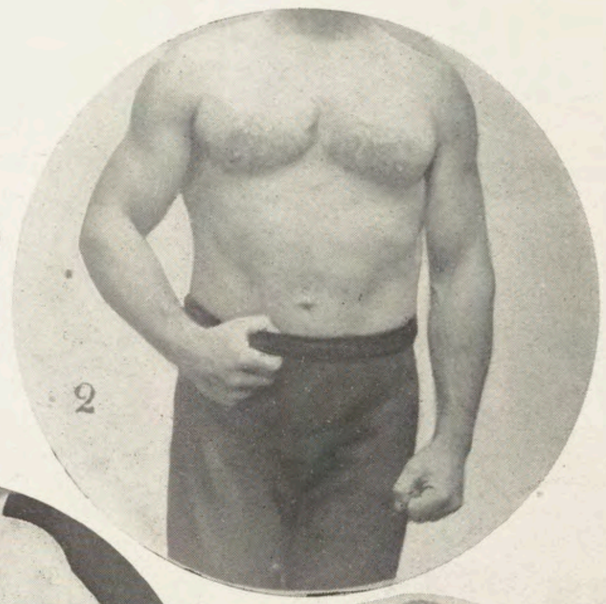
CONCOURS N° 3

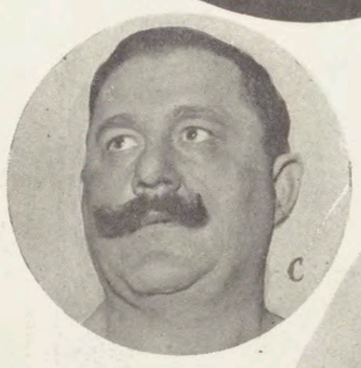
A QUI LES TORSES ?

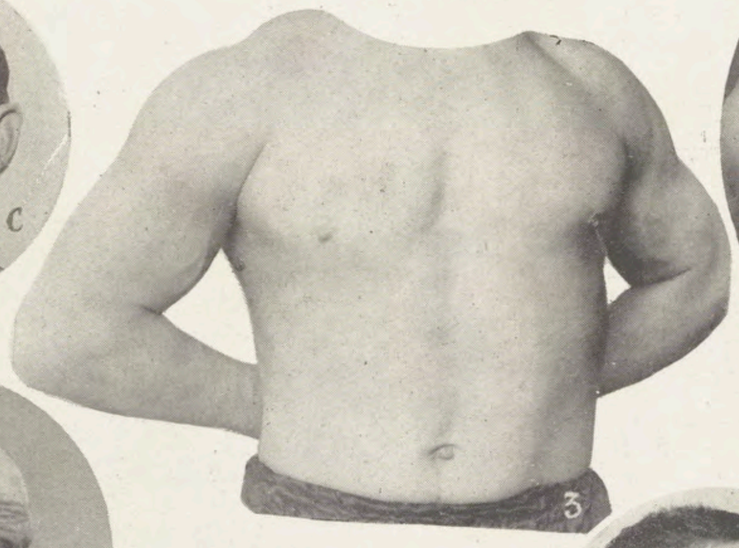

1

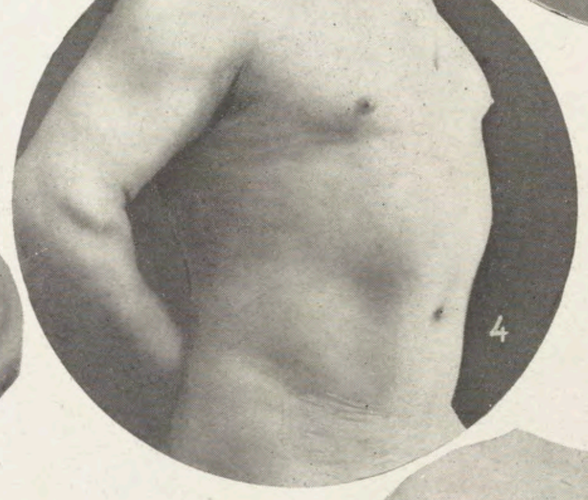
A

B


2

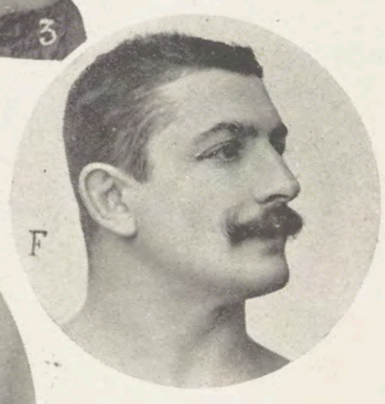

C

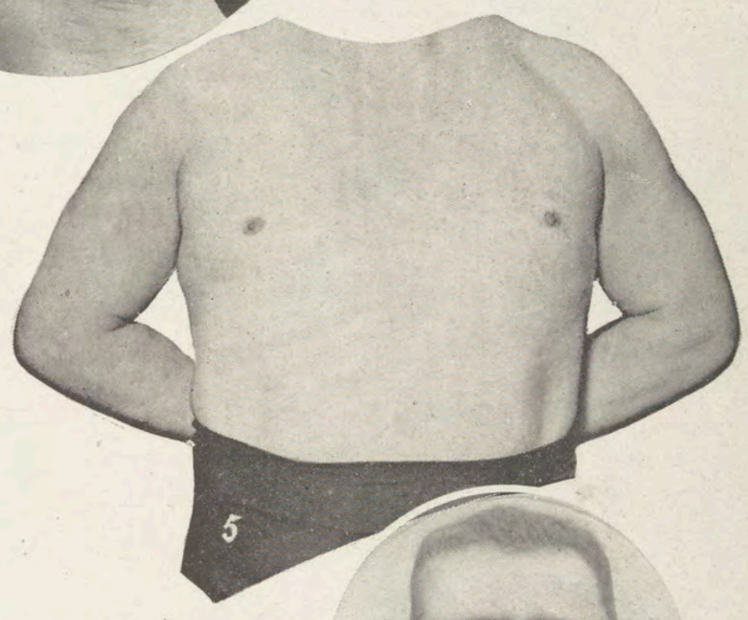

3


4

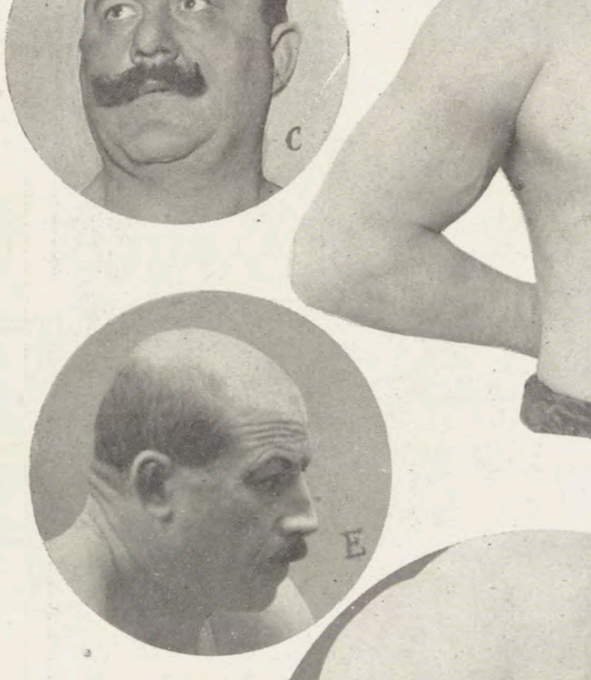
D

E


F

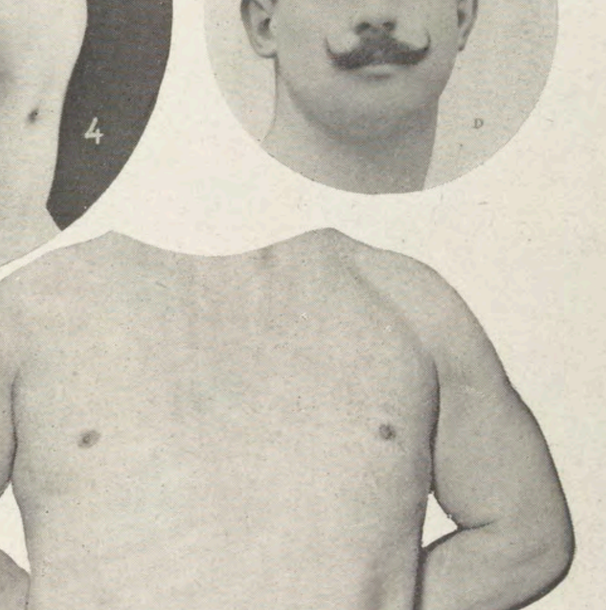

5

6


7

H

G


8

Voici huit torses et huit têtes de lutteurs. Il faut nous dire quels sont ces lutteurs et à quels torses correspondent les têtes. Les solutions seront reçues jusqu'au 1er décembre et les résultats publiés dans le numéro du 15 décembre.

1er Prix: Une bourse mailles fines en argent contrôlé, contenant vingt francs en espèces:

2e Prix : Un abonnement d'un an à la *Vie au Grand Air;*

3e Prix : Un porte-crayon en argent contrôlé.

Les réponses, placées sous une enveloppe spéciale, sur laquelle devra être collé le bon que l'on trouvera à la page II, devront être adressées à :

Monsieur le Directeur
des Concours des Publications
Pierre Lafitte & Cie,
9, avenue de l'Opéra, *Paris.*

Nous rappelons que nous donnerons les solutions du concours n° 1 : *Une catastrophe,* dans le n° du 17 novembre et que nous recevons les solutions du concours n° 2: *A qui les jambes ?* jusqu'au 15 novembre.

Il s'agit de dire à quelles têtes appartiennent les torses et comment se nomment ces lutteurs.

A PROPOS DES COURSES HIVERNALES

Le Vélodrome d'Hiver a inauguré, la semaine dernière, une saison qui s'annonce comme excessivement brillante.

Où est le temps où la saison cycliste se terminait avec la clôture des pistes de plein air, c'est-à-dire en même temps que les premiers frimas faisaient leur apparition ?

Depuis plusieurs années déjà, la concession d'une partie de la Galerie des Machines à une société fondée pour y édifier une piste couverte a modifié tout cela. La saison cycliste d'hiver succède aujourd'hui à la saison d'été sans le moindre « interrègne » et elle ne se termine que juste à temps pour permettre aux vélodromes de plein air de faire leur ouverture.

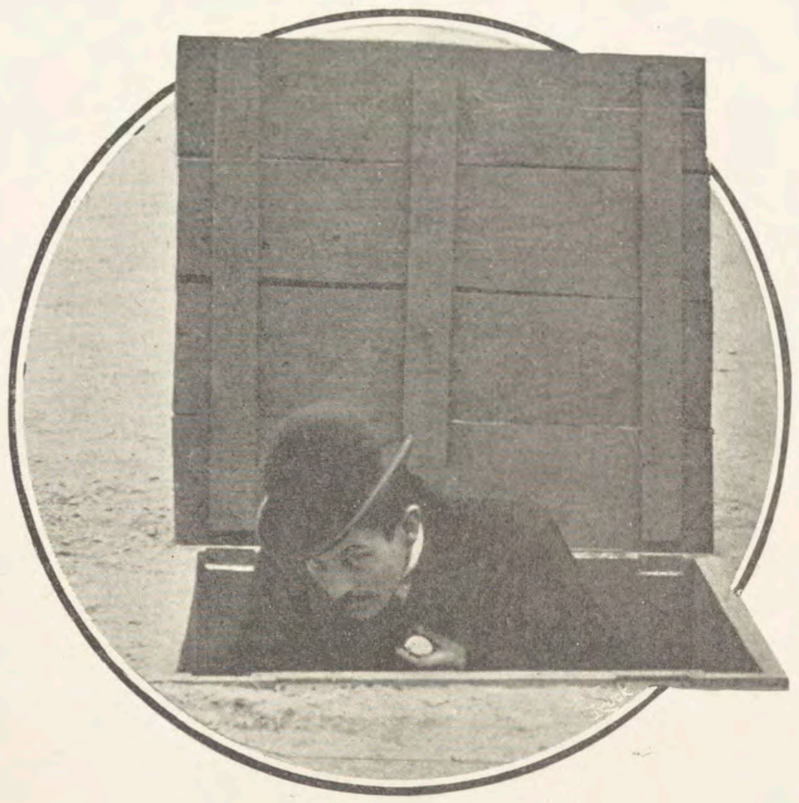
Cette année, l'intervalle aura été encore plus court que d'habitude, puisque le public se trouva convié un dimanche à la dernière réunion du Parc des Princes et le jeudi suivant à la « première » du Vélodrome d'Hiver. Il convient d'ajouter immédiatement que cette réouverture a obtenu un succès qui fait bien augurer de la saison hivernale. Programme bien compris, champs très fournis comme quantité et comme qualité et courses des plus intéressantes, tel fut le bilan de cette réunion à la quelle de nombreuses journées du même genre vont probablement succéder.

Comment la saison d'hiver est devenue importante

Il faut en effet remarquer que la construction d'une piste sous les fermes de la Galerie des Machines à donné au sport cycliste hivernal une intensité et une importance qu'il n'avait jamais eue chez nous. La prospérité de son établissement a permis à Durand, qui est sans conteste un directeur avisé et connaissant parfaitement son métier, d'établir une série d'épreuves dotées de prix importants et qui, se répétant périodiquement, assurent à la saison d'hiver un caractère classique qui lui a fait défaut jusqu'ici.

La conséquence de cet état de choses a été de décider toutes les « étoiles » sans exception à supprimer de leur calendrier annuel le repos que les champions de la piste avaient l'habitude de s'octroyer. Les courses d'hiver voient donc parmi leurs concurrents tous ceux qui « performent » sur les pistes d'été.

Et tandis que la multiplicité de celles-ci provoque souvent un fâcheux éparpillement des étoiles, le Vélodrome d'Hiver, n'ayant pas de concurrent, peut ainsi grouper tous les coureurs sans exception.



La trappe du juge.

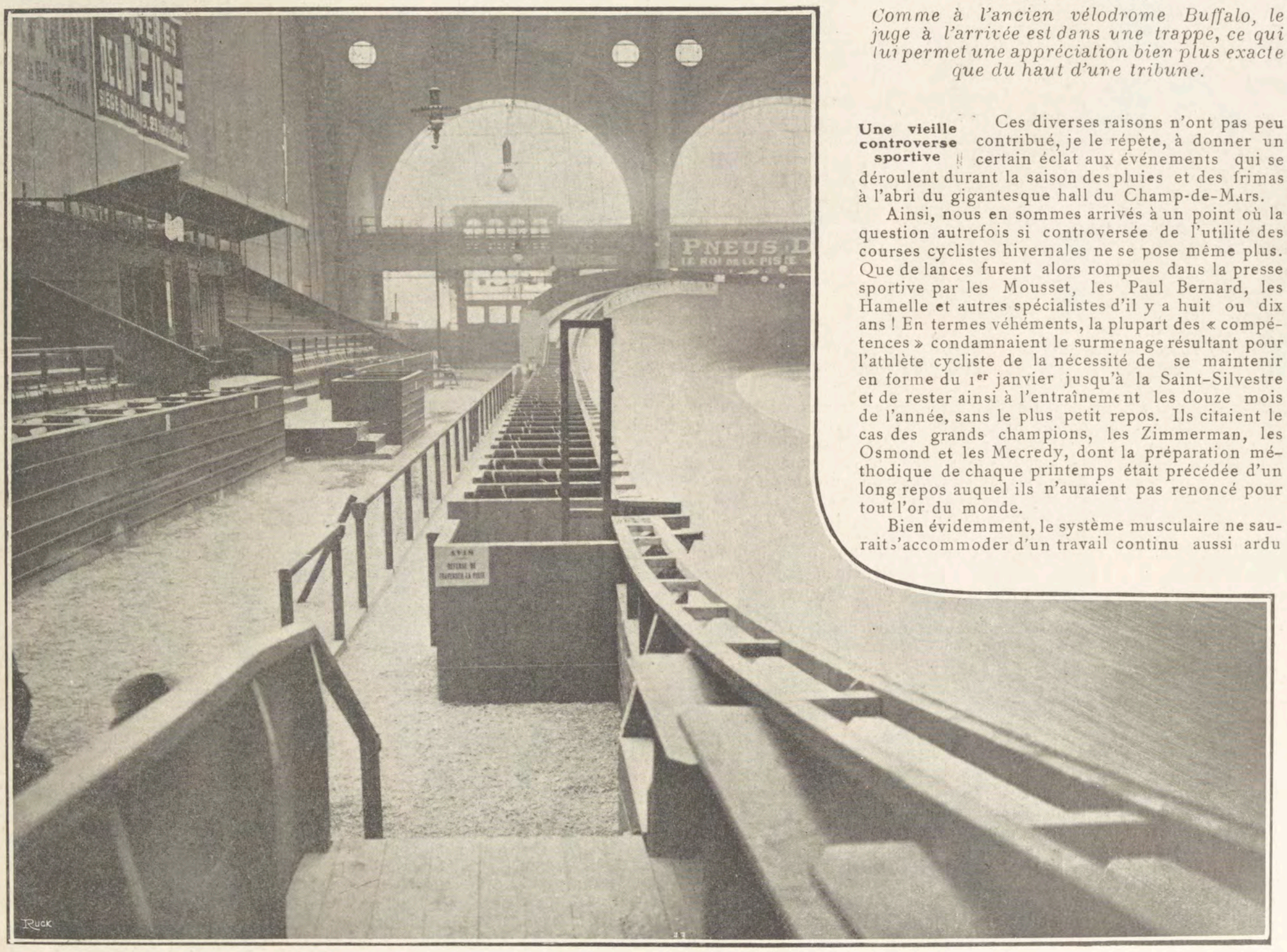
Comme à l'ancien vélodrome Buffalo, le juge à l'arrivée est dans une trappe, ce qui lui permet une appréciation bien plus exacte que du haut d'une tribune.

Une vieille controverse sportive

Ces diverses raisons n'ont pas peu contribué, je le répète, à donner un certain éclat aux événements qui se déroulent durant la saison des pluies et des frimas à l'abri du gigantesque hall du Champ-de-Mars.

Ainsi, nous en sommes arrivés à un point où la question autrefois si controversée de l'utilité des courses cyclistes hivernales ne se pose même plus. Que de lances furent alors rompues dans la presse sportive par les Mousset, les Paul Bernard, les Hamelle et autres spécialistes d'il y a huit ou dix ans ! En termes véhéments, la plupart des « compétences » condamnaient le surmenage résultant pour l'athlète cycliste de la nécessité de se maintenir en forme du 1er janvier jusqu'à la Saint-Silvestre et de rester ainsi à l'entraînement les douze mois de l'année, sans le plus petit repos. Ils citaient le cas des grands champions, les Zimmerman, les Osmond et les Mecredy, dont la préparation méthodique de chaque printemps était précédée d'un long repos auquel ils n'auraient pas renoncé pour tout l'or du monde.

Bien évidemment, le système musculaire ne saurait s'accommoder d'un travail continu aussi ardu



La double barrière.

Le récent accident de Buffalo a motivé une ordonnance de la préfecture de police. Les vélodromes sont obligés, désormais, d'avoir une double barrière tout autour de la piste, afin d'éviter des imprudences de la part du public. Avec la trappe du juge, ce sont là les deux innovations du Vélodrome d'hiver.

que celui de l'entraînement au point de vue sportif, la thèse que nous soutenions alors (car j'en étais) ne pouvait être réfutée. Pas plus qu'aucun de mes « équipiers » d'alors je n'ai d'ailleurs changé d'avis et tout récemment encore l'occasion m'était donnée ici de l'exprimer.

Les conditions ne sont plus les mêmes qu'autrefois

Mais tout se transforme ici bas et le *struggle for life* a modifié profondément les conditions de la course cycliste, comme de bien d'autres choses encore. Bien que la profession soit encore assez florissante, elle ne nourrit plus son homme aussi grassement qu'autrefois. Les « ponts d'or » faits à des Zimmerman et des Taylor pour traverser l'Atlantique se sont transformés en ponts... de bronze tout au plus.

Il s'ensuit que la plupart, tentés par l'appât des allocations hivernales des cracks, se laissent aller à courir tout l'hiver après avoir couru tout l'été. Et comme en ces dernières années, tous ont suivi le mouvement, comme les abstentionnistes sont réduits à néant ou presque, il en résulte que l'objection d'autrefois tombe, puisque le désavantage, si désavantage il y a, et le surmenage, deviennent les mêmes pour tous.

Les conditions des courses sont, au surplus, totalement transformées. Autrefois, quand les réunions de courses étaient peu nombreuses, le champion s'entraînait en vue de telle ou telle épreuve, ou se préparait longuement à se rencontrer avec tel adversaire redoutable que ses succès au delà des frontières avaient désigné pour lui être opposé. Maintenant que chaque semaine ramène une journée de course, le coureur va à la piste comme l'acteur va au théâtre. Il se contente de savoir son rôle et de le repasser de temps en temps, quand il est resté quelques jours sans jouer.

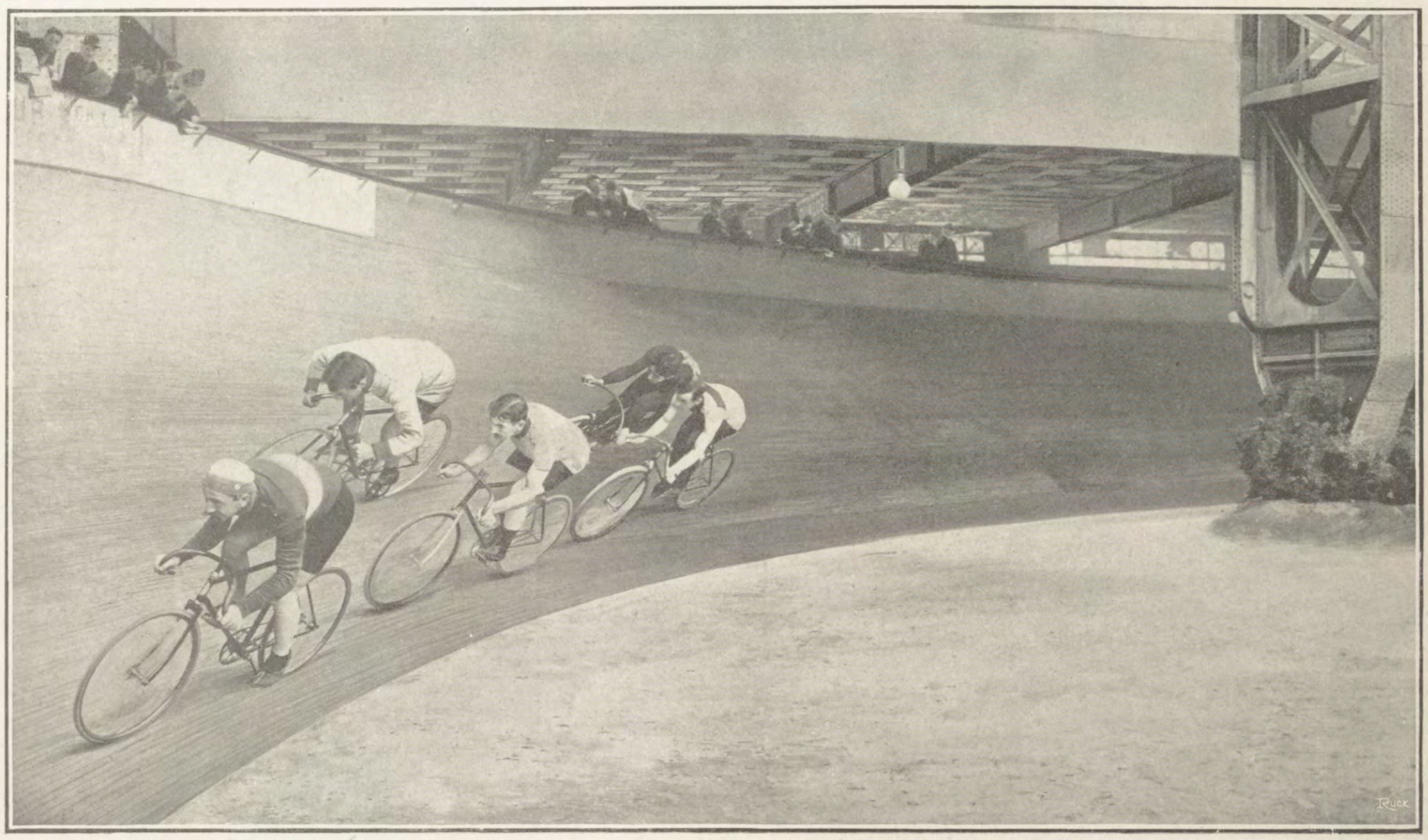
Il n'y a plus guère d'entraînement intensif que pour deux ou trois grandes épreuves de l'année, le Grand Prix de Paris et le Championnat du monde par exemple, où l'importance du prix à gagner ou du titre à remporter exige que le coureur soit fin prêt. Tout le reste de l'année le coureur se conserve dans un état mixte, se bornant à éviter la fatigue du surentraînement. C'est ce qui suffit à expliquer les interversions de places qui se produisent pendant toute la saison et qui dépendent presque uniquement des changements de forme d'hommes qui sont, d'autre part, sensiblement égaux.

Faut-il s'en réjouir? Certes, puisque leurs rencontres donnent lieu à des luttes sincères d'autant plus intenses que leur résultat est plus douteux et que l'incertitude est un des éléments les plus puissants dans ce genre de spectacle qu'on appelle le sport cycliste.

Profitons donc de la saison d'hiver, pendant que nous avons encore une piste couverte. Voici des années déjà que son existence précaire est subordonnée à la conservation de la Galerie des Machines, que les votes successifs du Conseil municipal ont si souvent menacée de mort. Et les frais considérables qu'exigerait la construction d'une piste couverte sont tels qu'il n'est pas certain que nous voyions jamais un vélodrome d'hiver permanent remplacer la piste provisoire du Champs de Mars.

Heureusement que rien ne dure aussi longtemps en France que le provisoire.

VICTOR BREYER.



Mayer Thuau Hourlier Gougoltz Lorrain

Un virage dans le Grand Prix d'Ouverture.

Le Grand Prix d'Ouverture du Vélodrome d'Hiver a réuni les meilleurs sprinters européens. Notre photographie représente le dernier virage de la série gagnée par Mayer devant Thuau, Hourlier, etc.

NOTES DES ÉDITEURS

NOTRE « numéro de Noël et du Salon » du 7 décembre sera certainement l'album le plus complet qui ait été publié sur les sports. Nous voulons prouver que l'on peut éditer en France des « numéros extraordinaires » dans le genre de ceux qui paraissent en Amérique et en Angleterre à l'occasion des « Salons de l'Automobile » de New-York et de Londres.

Outre d'importantes études illustrées de notre confrère C. Faroux sur les grandes marques automobiles et sur les derniers perfectionnements techniques, nos lecteurs trouveront dans ce numéro toute une série de planches photographiques, de hors-texte en couleur, d'articles documentaires, de chroniques signées de noms connus, de compositions curieuses, de concours passionnants qui les amuseront et les instruiront.

Nous ne savons encore exactement quel sera le nombre des pages, mais d'ores et déjà, nous pouvons annoncer qu'il n'y en aura pas moins de *quatre-vingts*.

A la demande de plusieurs lecteurs, nous donnons ci-dessous les dates d'apparition de nos numéros de Noël :

1° *Je sais tout*-Noël : 15 novembre (1 franc);
2° *Musica*-Noël : 21 novembre (1 franc);
3° *Femina*-Noël : 1er décembre (1 franc);
4° *Fermes et Châteaux*-Noël : 5 décembre (1 franc);
5° *Vie au Grand Air*-Noël : 7 décembre (1 franc);
6° *Le Petit Magazine*-Noël : 24 novembre (50 centimes).

Nous croyons que l'on n'a jamais rien fait de mieux et que nos lecteurs seront satisfaits.

Pierre LAFITTE et Cie.

PETIT COURRIER

Elie Froment. — Nous vous avons répondu par lettre.

Robert Marius, Grenoble. — Notre dernier numéro et celui-ci doivent vous donner satisfaction.

LE MATCH FRANCO-ANGLAIS

Une réunion qui aurait pu être belle gâtée par une pluie bien anglaise ✠ Du beau sport du côté français, mais des résultats très moyens du côté anglais ✠ Pouvons-nous en être fiers ? ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠

Lorsque, l'an dernier, à pareille époque, une équipe du Racing Club de France passa le détroit pour disputer un match contre un team du Trinity College de Cambridge, cet événement, qui, au point de vue sportif, avait tout l'attrait d'une première, aucune équipe de club n'ayant encore paru sur la piste de l'Université, fut en grande partie contrarié par un temps maussade et gris accompagné d'une fine petite pluie. Comme cela se passait en Angleterre, on n'y fit pas attention.

Mais l'autre jour, à Paris, la pauvre piste du R. C. F., déjà lourde en temps ordinaire, tenait plutôt du marécage que du terrain de sport et ne prêtait guère aux performances sensationnelles.

Après cette triste constatation, passons à la partie technique de la réunion.

Le sport en lui-même fut bon, mais le terrain, le vent, la pluie, tous les éléments enfin s'étant coalisés contre les malheureux coureurs, on ne peut leur en vouloir de n'avoir pas brillé davantage.

Un homme pourtant a fait deux performances de tout premier ordre, c'est Malfait.

Le sprinter roubaisien, qui, décidément, passe une moitié de sa vie en chemin de fer et l'autre sur le terrain du R. C. F., a réussi, dans le 100 mètres et dans le 400 mètres, à faire des temps très remarquables, étant donné les circonstances.

D'abord dominé par Perrier, dans le 100 mètres, il eut dans la fin de la course un rush foudroyant qui lui permit de battre très facilement d'abord Perrier, puis le meilleur sprinter de l'équipe Cantab, Anderson, dans le temps honorable de 11 s. 8/10

Décidément infatigable, il repartit dans le 400 mètres, dans un de ces déboulés étonnants qui, l'an dernier, faillirent lui valoir le titre de champion d'Angleterre.

Les adversaires surpris furent du coup décollés et ce n'est que sur la fin que Soalhat, pour une fois courageux, vint battre Ryh pour la deuxième place. Malfait avait couvert la distance en 53 s. 4/10.

En 110 mètres haies l'interminable Rod, que j'aimerais à voir un peu plus vite sur ses jambes, réussit cependant, dans un beau sursaut d'énergie, à accrocher dans les derniers mètres une victoire qui avait bien failli lui échapper au profit de Gladstone, un descendant du Great Old Man.

Les épreuves de demi-fond et de fond furent un peu plus favorables aux représentants de Trinity College.

Après sa facile victoire du Prix Lejeune, tout désignait Soalhat comme le favori français dans le 800 mètres. Hélas! une fois de plus, le vieux Michel a déçu ses partisans. Il est vrai que plus que tout autre, il est sensible au temps froid.

Après avoir eu la course à sa merci jusqu'à mi-parcours, il eut brusquement la défaillance qui brise les jambes et se laissa passer non seulement par le Cantab Just, mais encore par Pouillot. Dans les 1.500 mètres on escomptait une facile victoire de Welsh qui, en Angleterre même, est considéré comme un excellent « miler ». Mais, est-ce roublardise? est-ce défiance d'une piste inconnue? toujours est-il que l'excellent Welsh dont l'habitude est de partir en tête pour finir de même, laissa filer l'allègre Poulenard et ne vint que sur le poteau lui souffler la première place. Avoir effleuré la victoire de si près et n'être que second, décidément Poulenard n'a pas une étoile heureuse.

Malfait.

Le champion du R. C. de Roubaix a remporté tout le succès de la journée, triomphant dans le 100 m. en 11 s. 4/5 et dans le 400 m. en 53 s. 1/5.

Keyser, la toute nouvelle gloire du Club doyen, s'exhibait dans le 3.000 mètres, et, disons-le tout de suite, il y courut bien et gagna en maître. Confiant dans sa pointe finale et favorisé par sa structure légère, il ne s'occupa de personne et fit la course tout seul, dès que Geoffroy l'eut lancé. Le temps de cette course n'a rien de sensationnel, mais à quoi eût-il servi de faire plus vite?

Dans les concours, les vainqueurs continuèrent à se tailler la part du lion et Saudré, en gagnant le saut en hauteur, avec 1 m. 65, et le saut en longueur, avec 6 m. 37, a réussi deux belles performances.

La dernière épreuve du match était le lancement du poids. En l'absence de l'Hon. Lyttleton, qui, depuis longtemps, est le champion cantab de cette spécialité. Tison n'a pas eu à se dépenser pour avoir raison de son adversaire le plus immédiat. Lui aussi, du reste, a dû se ressentir de la température inclémente, car son jet de 12 m. 05 est bien au-dessous de sa moyenne.

Les Cantabs ont donc finalement été battus par 7 victoires à 2 par les équipiers du R. C. F.

Devons-nous nous en glorifier?

Franchement non, car, même en ne tenant pas compte du handicap du voyage et de la piste, le team que Trinity College nous opposait ne comportait que de rares étoiles, comme Welsh et Just, perdues dans un ensemble d'équipiers de moyenne valeur.

Expliquons-nous :

Les cours de l'Université viennent de reprendre tout récemment et les étudiants anglais, encore occupés à leur installation, n'ont guère pu penser aux sports et suivre l'entraînement judicieux qui est nécessaire pour parvenir à une forme parfaite. Ils n'ont, du reste, à cette époque, aucune prétention à être fin prêts, leurs championnats et le match inter-Universités ne se disputant que vers fin mars. D'autre part, dans l'équipe anglaise il y avait des nouveaux, de « freshers », qui n'ont pas encore fait leurs preuves, les rencontres destinées à les mettre en lumière n'ayant lieu que dans le courant de novembre.

La défaite anglaise a donc bien des excuses, et nous aurions tort de chanter victoire et de proclamer que nous sommes maintenant à même de battre nos maîtres ès-sports. Qu'on fasse donc disputer le même match au mois d'avril, et nous aurons alors une ligne exacte entre les athlètes des deux races.

L. de Fleurac.

Molinié Anderson Rod Gladstone

Le départ du 110 mètres haies.

Le 110 mètres haies a été, pour Rod (R. C. F.), l'occasion d'une brillante victoire. Il s'est classé premier, en 17 s. 2/5, devant Gladstone (Cambridge), à 50 centimètres, et Molinié (R. C. F.). Anderson avait abandonné.

BLOC-NOTES

La Vie au Grand Air

AUTOMOBILE

L'intrépide Duray, dans sa Lorraine-Diétrich, à la Coupe Vanderbilt, rattrape son mécanicien sur le point de tomber.

LES COURSES DE COTE

Nous sommes en pleine saison de courses de côte. Chaque fin d'année voit ainsi éclore ces épreuves de courte distance, distraction de tous après les longs circuits d'été. A l'inverse des conditions ordinaires du théâtre, l'automobile débute par la pièce en cinq actes.

Les courses de côte remontent loin dans l'histoire de l'automobile. Elles sont dues à notre confrère Paul Meyan, qui fit disputer la première épreuve de ce genre sur la côte de Chanteloup, qui grimpe là-bas, derrière Poissy, sur les hauteurs de l'Hautie.

Cette côte de Chanteloup fut, pour les véhicules de l'époque, un véritable calvaire. Ils la gravissaient en faisant des stations comme au chemin de la Croix. Je me vois encore poussant dans un des virages où le raidillon atteint bien 13 p. 100 une Peugeot de 3 ch. et demi que les efforts réunis des quatre voyageurs ne parvenaient pas à faire démarrer.

Cette côte servait d'ailleurs de critérium pour les moteurs, comme pour les cyclistes. Il monte Chanteloup, ou il ne le monte pas. Cela faisait une classification, rudimentaire, mais facile.

Aujourd hui, tout est changé, il n'existe pas de côte capable d'arrêter une voiture qui se respecte, et, les voitures de record dévorent le kilomètre à 10 p. 100 sensiblement à la même vitesse que les 1.000 mètres en palier. Le défaut de toutes ces courses, c'est que, comme toutes les épreuves spéciales, elles poussent à la création de voitures spéciales ou spécialement multipliées.

On a cherché de divers moyens à éviter cet inconvénient, en faisant dispute aux mêmes voitures deux épreuves, l'une en côte, l'autre en palier. Une première fois, les deux courses furent courues à huit jours de distance, mais tous les organes du changement de vitesse, les pignons, etc. avaient été poinçonnés et plombés. Une seconde fois, les 1.000 mètres en côte furent immédiatement suivis des 1.000 mètres en palier.

De telles épreuves forcent les constructeurs a étudier le rendement des premières vitesses et la facilité de passer de l'une à l'autre, deux choses qui intéressent fort le touriste.

F. A. Wheel.

Le Girard I, gagnant de la Coupe Branger, épreuve de bateaux modèles disputée sur le lac du Bois de Boulogne (25 octobre).

CYCLISME

Cette bicyclette aquatique vient d'être essayée sur le Danube. Elle pèse 75 kilos, en porte 400, et peut faire 28 kilomètres à l'heure.

L'AMATEURISME NE FOURNIT PAS DE CHAMPION

Un lecteur nous reprochait, l'autre jour, de ne pas consacrer assez de place dans la *Vie au Grand Air* aux performances des purs de l'amateurisme. « L'amateurisme, nous dit-il, est le creuset d'où vont sortir et sortent les champions ! »

Je ne partage pas du tout l'opinion de notre aimable correspondant, et je regrette de ne pouvoir pas adopter son audacieuse image. J'estime, au contraire, et les faits sont là pour me donner raison que l'amateurisme n'a encore fourni aucun champion. Je parle de la vitesse pure, la seule catégorie dont il puisse être question quand il s'agit de champions. Tout d'abord, il faut éliminer tous ceux qui, comme Zimmerman, Sanger, Harris, Edwards, débutèrent, en effet, sous la bannière blanche de l'amateurisme, mais ne furent jamais amateurs que de nom.

A une époque plus rapprochée de nous, quel champion sortit jamais des rangs des purs ? Masson (Nossam), Deschamps, Piard ? Tous des coureurs honorables, mais pas plus, dont aucun ne fut jamais le grand coureur. Paul Albert, peut être eût été l'exception mais il disparut de la piste sans avoir donné la mesure de ses moyens. Benyon, qui domina de loin le lot des amateurs, n'a donné, jusqu'à aujourd'hui, aucune chance d'espérer qu'il deviendra redoutable pour les professionnels.

Et cependant les amateurs sont milliers.

Il semble que dans un choix aussi grand, la sélection dût produire des individus remarquables. S'il n'en est rien, c'est peut-être dû à la préférence que tous ceux qui courent pour l'honneur montrent pour la route. La route est le domaine de l'amateur. Elle demande un entraînement moins dur, des machines moins spéciales ; on s'entraîne sur route en s'amusant, l'entraînement sur piste est un travail.

Le contraire se produit dans les sports athlétiques, où l'amateur s'entraîne spécialement sur piste, et dédaigne, à juste raison, la route, populacière et encombrée.

Marcel Viollette.

Marcel Navail, élève de Bourrillon, est le meilleur coureur de vitesse amateur de Lot-et-Garonne. Il se classe premier dans toutes les courses qu'il dispute.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 28 octobre au 3 novembre

AUTOMOBILES

Dimanche 28 octobre.

Course de côte de Gaillon (1 kilomètre en côte, 10 0/0). : 1. Guinness (Voiture), 25 s.; 2. Cissac (moto), 27 s. 4; 3. Cecil Edge et Demogeot (voiture légère) 29 s. ; 5. Giuppone (moto), 29 s. 2 ; 6. Villemain, 33 s. 4 ; 7. Longchamp, 34 s. 4; 8. Mollon, 39 s.; 9. Pilette, 39 s. 1; 10. Lévy, 41 s.; 11. Anzani, 45 s. 4; 12. Barriaux, 46 s. 3; 13. Pons, 47 s. 3.

CYCLISME

Dimanche 28 octobre.

Parc des Princes. — *Scratch International* : 1. Otto Meyer, 2. Dupré, à une roue; 3. Friol, à une demi-longueur; 4. Hourlier, 5. Broka.

Handicap de Tandems : 1. Hourlier-Ingold (40), 2. Cerrato-Comès (90), 3. Vanoni-Thuau (30).

Grand Prix de Boulogne (100 kilom. derrière grosses motos) : 1. Mac Lean (1 h. 21 m. 39 s. 2/5), 2 Nat Butler, à 300 m.; 3. Darragon, à 4 tours, 4. Walthour, à 17 tours

Jeudi 1er novembre.

Vélodrome d'hiver. — *Grand Prix d'Ouverture. — Eliminatoires* : Rutt, Mayer, Poulain, Otto Mayer, Friol.

Prix H. Fournier (10 kilom.) : 1. Friol (14 m. 36 s. 4/5), 2. Goven, 3. Hourlier.

Prix Farman (tandems) : 1. Mayer-Rutt, 2. Dupré-Dœrflinger, 3. Vanoni-Thuau.

Prix Stephane (50 kilom. derrières motos) : 1. Nat Butler (en 44 m. 11 s. 2/5), 2. Bruni, à 5 m., 3. Rugère, à 14 tours.

ATHLÉTISME

Dimanche 28 octobre.

Croix-Catelan. — *Prix Ravaut* (200 m.) : 1. Malfait (24 s.). 2. Belin du Coteau, 3. Périer, 4. Choisel.

Prix Lejeune (800 m.) : 1. Soalhat (2 m. 2 s. 8/10), 2. Poulenard, 3. Pouillot.

Prix Roosevelt (4.827 m.) : 1. Keyser (15 m. 16 s. 2/10), 2. de Fleurac à 20 m., 3. Vanson, à 450 m., 4. Hollander, 5. Haller.

Jeudi 1er Novembre

Parc des Princes. — *Match d'association France-Angleterre.* L'équipe d'Angleterre bat l'équipe de France par 15 buts à rien.

Saint-Cloud. — *Match de Rugby.* — Le Stade Français bat le Landsdowne F. C. de Dublin, par 7 points a 6.

Croix-Catelan. — *Match Cambridge-R. C. F.* — 100 mètres : 1. Mailfait (RCF), 2: Anderson (C), 3. Perrier (RCF), 4. Ryle. Temps : 4 s. 4/5. — 800 mètres : T. H. Just (C), 2. Pouillot (RCF), 3. Soalhat (RCF). Non placé : R. B. Horsfield (C) abandonné. Temps : 2 m. 4 s. 1.500 mètres : 1. E. R. Welsh (C), 2. Poulenard (RCF). Non placés : Versel (RCF) et R. Horsfield (C), abandonné. Temps : 4 m. 23 1.

Le classement : 1. *Racing Club de France*, avec sept victoires. 2. *Trinity College Cambridge*, avec deux victoires:

HIPPISME

Dimanche 28 octobre.

Chantilly. — *Prix du Cèdre* (2.100 m.) : 1. Glougou II, à M. Vagliano (Bellhouse), 2. Syriaque, 3. Saint-Elme. (6 partants.)

Prix Saint-Firmin (1.200 m.) : 1. Prince d'Orange, à M. de Brémond (Ransch), 2. Roche, 3. Martona. (13 partants.)

Mardi 30 octobre.

Maisons-Laffitte. — *Prix Maximum* (4.000 m.) : 1. Brisecœur, à M. Jean Joubert (F. Hardy) ; 2. M. Perichon, 3. Scotch Reel. (7 partants.)

Mercredi 31 octobre.

Le Tremblay. — *Prix Georges Bringuant* (4. 100 m.) : 1. Le Météore, a M. Kousnetzoff (Hobbs) ; 2. Pois Rouges, 3. Prian. (5 partants.)

Jeudi 1er novembre.

Auteuil. — *Prix Finot* (haies, 2.800 m.) : 1. Chloral, à M. Klein (Mitchell) ; 2. Granule, 3. Cabriole. (15 partants.)

Vendredi 2 novembre.

Saint-Cloud. — *Critérium de Saint-Cloud* (2.000 m.) : 1. La Belle II, à M. Chan (Ch. Childs); 2. Claudia, 3. Pitti. (8 partants.)

ATHLÉTISME

P. Charles Thiébaut, professeur de lutte, à Châlons-sur-Marne, fut l'entraîneur d'Hackenschmidt, Kara-Ahmed, Kotch-Mehmet. Il a organisé le tournoi de luttes de Reims.

UN PEU PLUS D'ORGANISATION

Les organisateurs de fêtes athlétiques se plaignent toujours du peu d'empressement que met le public à venir assister aux exploits de nos coureurs à pied. Dans ces cas-là, il est toujours plus facile de s'en prendre aux spectateurs qu'à soi-même, et pourtant...

Les personnes qui prennent sur elles de donner des courses pédestres feraient bien, avant tout, de ne point se moquer des gens qui font un déplacement considérable. Et c'est se moquer du monde que d'annoncer une réunion pour 2 heures et demie, alors qu'elle ne commence qu'à 3 heures ou 3 heures et quart. Pourquoi ces entr'actes d'un quart d'heure, si ce n'est plus, entre les diverses épreuves ? Ne serait-il pas possible de ne pas faire disputer les finales aussitôt après la dernière série ? De cette façon on n'aurait pas à attendre que le dernier vainqueur soit reposé pour donner le départ de la finale.

Dans ces réunions, il faut sauvegarder avant tout les intérêts des gens qui veulent bien se déranger.

Il est de bon goût, dans les milieux athlétiques, de critiquer le sport cycliste et de plaindre celui-ci d'être tombé entre les mains de commerçants qui l'exploitent. Il faut au contraire l'en féliciter, car c'est cette exploitation commerciale qui l'a sauvé.

Il est d'autres intérêts qui ne sont pas à dédaigner, ce sont ceux des journaux qui envoient des photographes aux courses pédestres pour prendre des vues des épreuves importantes, épreuves qui, en cette saison, ne se courent pas avant quatre heures et demie, cinq heures. Aussi est-il impossible de prendre le moindre cliché.

Cependant les organisateurs devraient être satisfaits de la publicité faite autour de leur réunion et le public serait heureux de voir dans les périodiques les photographies des courses auxquelles il a assisté.

Que l'on ne se plaigne donc pas de l'indifférence des sportsmen pour les courses pédestres. Les seuls coupables en l'occurrence sont ceux qui organisent : qu'ils aient des égards ponr ceux qui se déplacent, et ils enregistreront de nombreuses entrées !

Jacques Mortane.

En rugby, le Stade Bordelais, champion de France, a rencontré le Lyon Olympique à Bordeaux. Les Bordelais ont remporté une victoire facile (28 octobre).

HIPPISME

Départ pour la chasse au renard dans l'Etat de New-York. L'équipage se compose des rois de la finance et des grandes industries américaines. La meute a été réunie en Irlande.

JOCKEYS D'OBSTACLES

La journée de la Toussaint à Auteuil a été marquée par plusieurs particularités intéressantes : d'abord une pluie diluvienne qui n'a cessé de tomber crescendo depuis la première course jusqu'à la dernière, ensuite un military très crânement disputé, puis une panne de l'électricité dans les bureaux du Mutuel, et enfin les débuts sur les obstacles du fameux jockey de plat O'Connor.

C'est un fait caractéristique de cette année 1906, que de nombreux jockeys déjà spécialisés dans les courses plates ont. avec succès cumulé cette spécialité avec celle des courses d'obstacles. Ce sont Alec Carter, G. Parfrement, les jeunes Sauval, Doux, Marson et Aylin.

Du reste, ils n'ont pas négligé une branche de leur métier aux dépens de l'autre ; il a semblé au contraire que les progrès réalisés par eux dans leur seconde spécialité faisaient sentir leurs effets dans la première : si bien que, tout en remportant nombre de steeples et de courses de haies, Alec Carter et Parfrement ont piloté respectivement, derrière le champion anglais, le second et le troisième du Grand Prix de Paris.

Où est le temps où les jockeys de plat et ceux d'obstacles formaient deux castes bien caractérisées, ces derniers un peu dédaignés par les premiers, les princes de la cravache, se rattrapant en dédaignant à leur tour les gros poids des courses au trot.

L'adoption de la monte américaine les avait encore différenciés, car la monte anglaise resta longtemps encore en faveur sur les champs de courses à obstacles.

Le fait paraîtra plus explicable, si l'on songe que les courses d'obstacles tendent de plus en plus à ressembler aux courses plates : Les obstacles deviennent moins durs et les chevaux sont dressés a les franchir dans la foulée. En outre, ces nouvelles recrues ont adopté une monte, étriers hauts, et rênes courtes, qui incite le cheval à ne pas manquer le saut. Le point capital, maintenant, c'est la science du train.

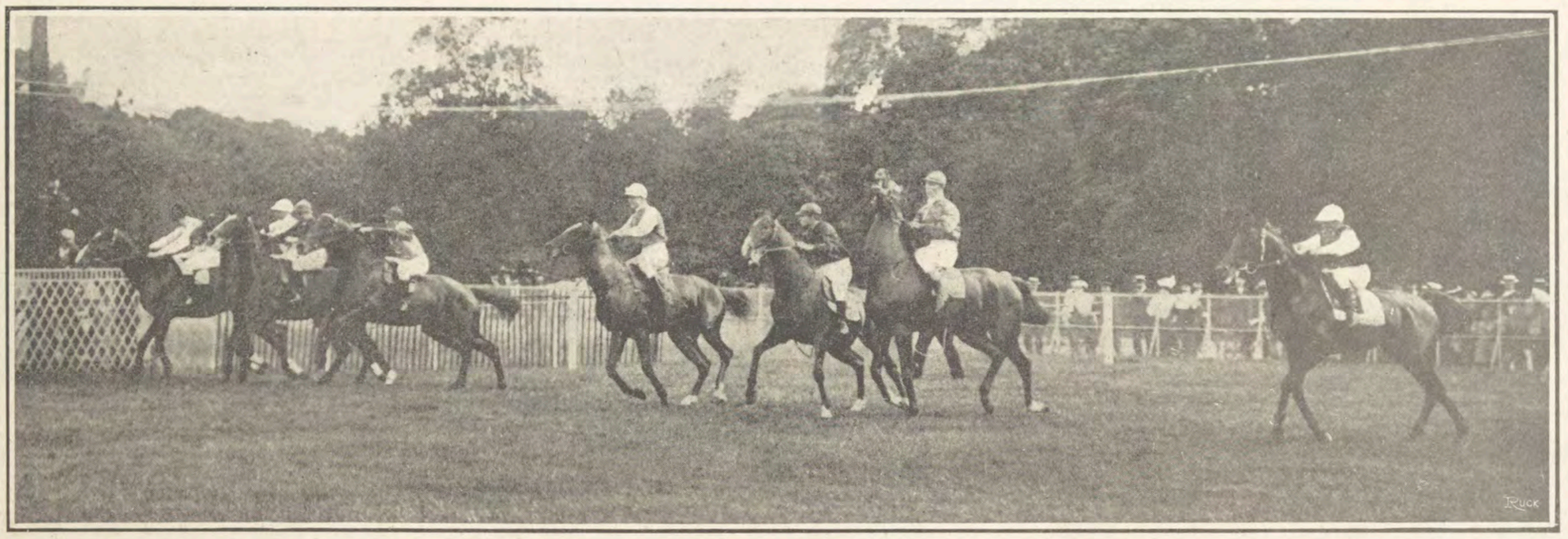
Est-ce un progrès ? Dame puisqu'ils réussissent...

Boiard.

Tremont Fleda, setter appartenant à Mme Swiney, est l'un des plus beaux échantillons de sa race. Il a remporté plus de trente prix aux expositions de chiens en Irlande et en Angleterre.

Une Nouvelle Manière de donner les Départs

A propos des incidents de Longchamp ✠ Le manque de méthode ✠ Un règlement simple et efficace qui assurera la régularité des départs ✠



Un départ au Starting gate.

La méthode actuelle ne permet pas toujours au starter de donner un départ aussi correct que celui qui est représenté dans la photographie ci-dessus.

Depuis que se sont déroulés à Longchamp, les événements qui marquèrent la journée désormais historique du 14 octobre 1906, on a, dans les journaux et les milieux sportifs, beaucoup écrit et discuté, sur la façon dont doivent être donnés les départs en course.

On a critiqué tout le monde, on a même cherché à démontrer l'inutilité du startinggate ; à la vérité, on n'a rien prouvé du tout. Les causes des faux et des mauvais départs sont multiples et découlent toutes d'une source unique : le défaut d'entente entre le starter et les gentlemen ou les jockeys; le manque d'une méthode générale à laquelle chacun devrait se soumettre.

On sait qu'après la sonnerie de l'entrée en piste, cinq minutes sont accordées aux jockeys, pour se rendre au poteau de départ : les uns en profitent pour prendre un canter, les autres y vont au pas. Après quoi, ils sont invités à venir se placer en bon ordre devant le drapeau. C'est justement des conditions de ces préparatifs de départ que nous voulons nous occuper, parce qu'elles n'ont jamais été fixées bien nettement.

L'article 39 du Code des Courses, qui les régit, est formel, mais insuffisant. Il dit : « Les chevaux doivent marcher au pas vers le poteau de départ et partir au pas ».

Mais aucune autre indication n'est donnée quant à la manière dont doivent être placés les chevaux sur la ligne de départ. Or, c'est un grave oubli, car la plupart des inconvénients que l'on constate chaque jour viennent de là.

Des chevaux sont arrêtés, d'autres marchent au pas, certains arrivent au trot, la plupart au galop, quelques-uns dépassent la ligne de départ, entraînant ceux qui, jusque-là, s'étaient tenus tranquilles, les chevaux nerveux s'excitent, ceux qui sont d'un tempérament calme se mettent à bouger : bref, la perturbation la plus grande règne dans le peloton et, malgré les efforts du starter, qui crie, menace et même sanctionne, le trouble ne cesse qu'imparfaitement.

Le besoin d'une méthode, d'une règle se fait sentir impérieusement. Lorsqu'elle sera établie, chacun n'aura plus qu'à la suivre scrupuleusement, et tout ira pour le mieux : les départs se feront régulièrement, il sera impossible de « voler » et les chevaux, s'élançant calmes, ne seront plus handicapés par suite de la fatigue qui résulte de l'énervement. Le starter sera maître de son départ, il n'aura plus à donner ces ordres rapides que jamais l'on n'entend et qui sont souvent contradictoires.

La nouvelle méthode de départ

Pour cela, il suffira de donner à chaque cheval un numéro d'ordre quelconque ; celui du programme officiel est naturellement indiqué. Ce dernier numérotage offrira, en outre, l'avantage d'équilibrer les chances de chacun des concurrents. Ainsi qu'on le verra tout à l'heure et en se reportant aux figures ci-contre, on pourra se rendre compte que le top-weight, qui est le plus généralement classé en tête de liste, se trouvera à la corde. Il suffira de rendre invariable cette manière de composer les programmes d'après le poids, l'âge et le sexe de chacun des chevaux.

Ceci posé, lorsque les chevaux seront arrivés a environ dix mètres de la ligne de départ, ils devront se placer par ordre de numéros et tourner en rond autour de l'aide-starter, qui pourra ainsi vérifier s'ils sont à leur place et donner aux jockeys les derniers ordres que lui aura transmis le starter, qui, lui, se tiendra un peu plus loin, prêt à donner son signal. Marchant ainsi au pas, en file indienne, les chevaux se tiendront fatalement tranquilles. Qui n'a pas constaté qu'au manège, dans une carrière, sur le terrain, pas un seul des chevaux d'une reprise ne bouge, tous, au contraire, se suivent machinalement les uns derrière les autres.

Lorsqu'il en aura reçu l'ordre, le jockey du n° 1, arrivé à hauteur de la ligne parallèle à celle du départ, et située à dix mètres d'elle, tournera à gauche, suivi par tous les autres. A un certain moment, quand le n° 1 se trouvera à la corde, le peloton sera en entier sur cette ligne.

Au commandement : « Doublez », tous les chevaux exécutant un à gauche se trouveront naturellement en ligne pour le départ. Ils continueront à marcher au pas, dans cet ordre, jusqu'au baisser du drapeau.

Au cas où le nombre des chevaux serait trop considérable pour la largeur de la piste, il suffira de placer les chevaux sur deux lignes, celle des numéros pairs et celle des numéros impairs.

Le commandement « Doublez » ramènera, cette fois encore, tous les chevaux à même hauteur.

Lorsque les chevaux seront partis deux ou trois fois suivant cette méthode, ils en prendront bien vite l'habitude, les jockeys, eux-mêmes, seront heureux de se plier à cette discipline, qui leur donnera l'assurance de courir leur chance régulièrement et le starter ne sera plus obligé de fuir, sous les huées de la foule, quand celle-ci ne complique pas les choses par le pillage et l'incendie.

Paul Mégnin.

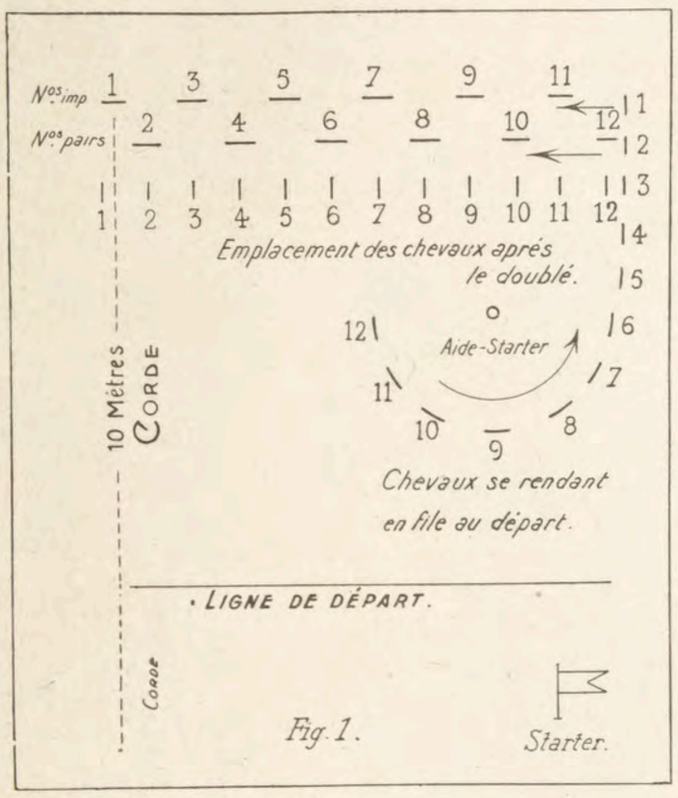


Diagramme montrant l'ordre dans lequel les chevaux devront se rendre au départ.

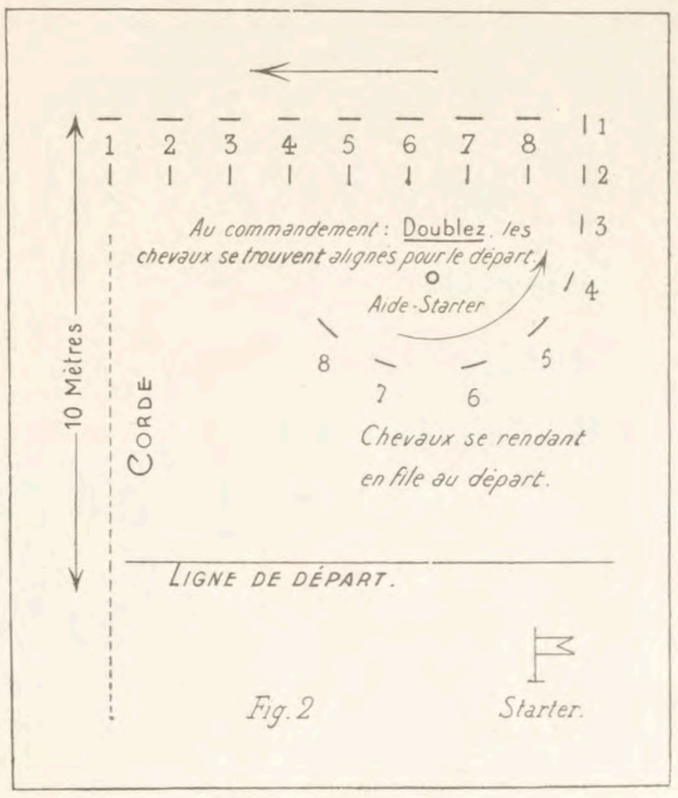
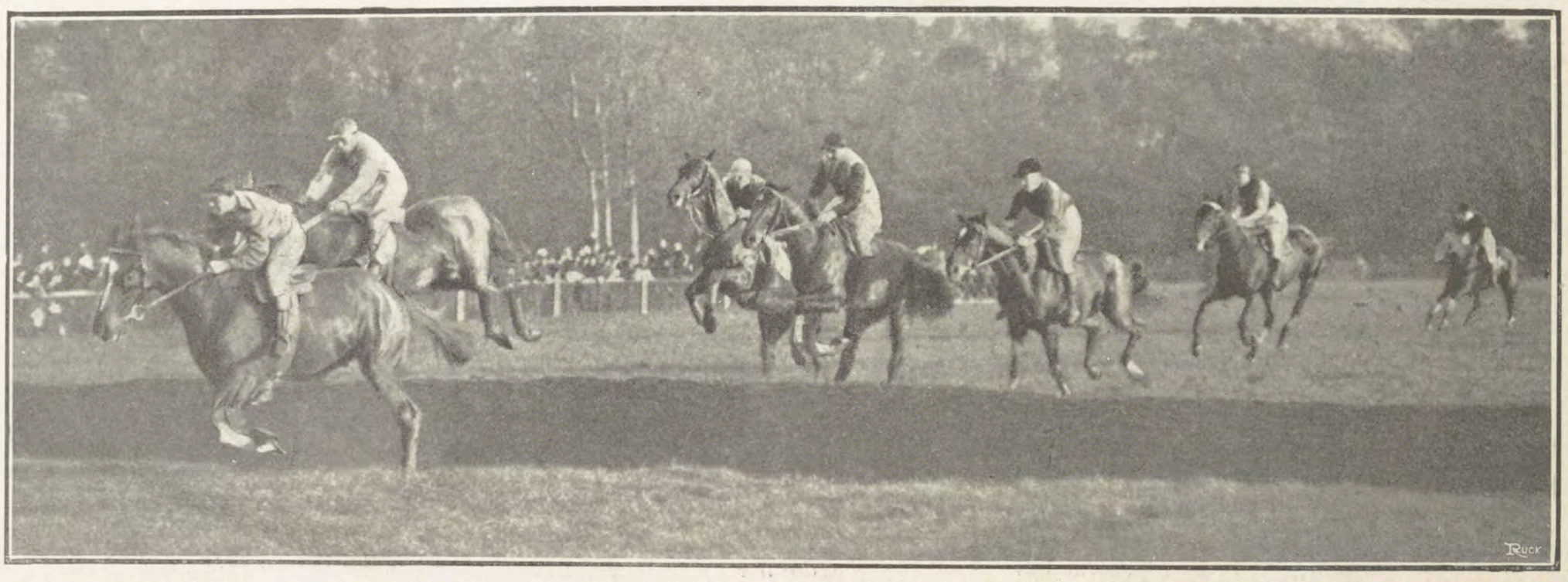


Diagramme montrant la position des chevaux au moment du départ.

LA SEMAINE D'AUTEUIL

Avec la Toussaint, les courses d'obstacles d'Auteuil sont entrées dans l'une des périodes les plus actives de l'année. Le prix Finot, ex-prix de l'Avenir, réservé aux jeunes chevaux, a été disputé par de nombreux trois ans. Dimanche, les prix Aston Blount et Francesco Martin ont obtenu leur succès habituel.



Khasnadar Frisquet Escrimeur Béliané La Valeuse Grutli Gerberoy

Le Prix Francisco-Martin (steeple-chase, 15.000 fr., 4.500 mètres). Auteuil, 4 novembre.

Khasnadar, à M. Gimpel, monté par G. Sauval, s'est adjugé cette épreuve après avoir mené de bout en bout. Uranie II qui, au talus à revers, était derrière lui, en compagnie de Frisquet, Béliané et Escrimeur, faisait une grosse faute et passait en queue, tandis que l'arrivée avait lieu sans modification pour les autres chevaux de tête : Khasnadar, à 8 longueurs, devant Frisquet, Béliané et Escrimeur.

Avez-vous remarqué, disait, jeudi dernier, un sportsman à un autre, que par un temps pareil on perd toujours ?

L'observation est exacte : « On perd toujours », et tous ceux que l'on rencontre partagent le même avis et le même sort ; tandis que par les belles journées vous voyez venir sur vous un visage radieux et vous recevez cette confidence : « J'ai pris ça ; c'était très indiqué ». Pourtant, penserez-vous avec justesse, s'il y en a qui perdent, il y en a toujours qui gagnent. Où sont-ils ceux-ci, par la pluie battante, qui nous a gratifiés pour le steeple-chasing traditionnel de la Toussaint ? C'est un mystère.

Il y a des mystères qui s'expliquent un peu ; surtout aux courses. Ainsi, j'avancerais volontiers que ceux qui cueillent la forte cote au milieu du désarroi général, s'empressent de décamper avec leurs bénéfices, sautent dans une voiture et s'en vont jouir de la douceur du home agrémenté de l'étalage des écus. Noë, sur le mont Ararat, dut éprouver une satisfaction semblable, bien que la mutualité eût eu dans l'arche un caractère différent de celui des baraques et un danger moindre d'incendie.

Malgré l'état du terrain, les courses ont été assez conformes aux prévisions générales, mais peut-être de trop malins se sont-ils figuré, en s'appuyant sur de nombreux exemples, que le sol trop lourd produisait de grosses surprises, en quoi ils ont fait erreur presque sur toute la ligne. Tétuan, au marquis de Tarcy, dans un champ de dix-sept partants, a justifié la faveur dont il était l'objet. Gamester, qui défend toujours honnêtement sa chance, a, selon les prévisions générales, trouvé dans le Prix Chalets une compensation à de récents échecs. Mais il n'a pas fallu moins de la décharge dont bénéficiait J. Bartholomew pour qu'il l'emportât.

Ses partisans ont eu chaud ; ce fut nettement, mais non pas facilement, qu'il conserva une demi-longueur sur Arbeost, toujours en progrès, et Solitaire II, qui se rapproche peu à peu de la première place.

Le second favori, Bec d'Ambès n'a jamais paru redoutable, tandis que Le Falgas s'est montré un instant à l'intersection des pistes. Il a fini sixième, derrière Beaurepaire, qui a longtemps fait bonne figure. La plupart des concurrents de ce prix de 4e série semblent appelés à avoir leur jour dans la campagne d'arrière saison à Auteuil où nous venons d'entrer pour finir le 13 décembre toujours avec la même lassitude et le même regret.

L'ex-prix de l'Avenir (17e biennal) a été couru sous sa nouvelle dénomination de Prix Finot. Cette première épreuve se dispute en haies, sur 2.800 mètres. Sa vogue existe de longue date ; les meilleurs poulains de trois ans viennent généralement s'y mesurer ; la tentative en vaut la peine, puisque le premier a été récompensé de 26.000 francs, le second, de 2.000 francs et le troisième, de 1.000 francs. Le nominateur du gagnant, ou, si l'on préfère, celui qui l'a engagé, touche 3.000 francs, et le nominateur du second, 1.000 francs. De plus, l'éleveur, M. Delapalme, se voit attribuer 2.000 francs et l'éleveur du second, M. de Narcillac, 1.000 francs. La Société des Steeple-chases fait bien les choses. On casse tellement de chevaux dans ce rude métier qu'elle s'efforce d'apporter des compensations, des consolations et d'allécher la clientèle qui débarrasse les écuries de plat de leur trop plein.

Quinze concurrents se sont alignés, sous les ordres de M. F. Roy, dont les départs continuent à être d'autant meilleurs qu'il a pris beaucoup d'autorité sur les jockeys. Chloral, un fils d'Elf et La Carmagnole, a été presque sans cesse dans le groupe de tête, derrière Radiante, Tardett et Portia, d'abord. Donapale, Quinola, Granule et Cabriole se sont montrés à leur tour, en face. Granule avait le commandement dans les derniers tournants, serrée de près par Cabriole et Chloral. Celui-ci ne parvenait qu'après la dernière haie à prendre le meilleur sur Granule et Cabriole. Plus patiemment montée, peut-être Granule l'eût-elle emporté. Elle rendait cinq livres aux vainqueur ; Quinola lui en donnait dix et Gutlisan quinze. Toutefois, il faut tenir compte de la façon dont le vainqueur a fini, dans un style assez aisé, bien qu'à une demi-longueur devant Granule, mais à quatre longueurs devant Cabriole qui précédait un lot désemparé. Parmi ces non placés, il en est qui valent mieux qu'ils n'ont paru, mais que le terrain et la pluie avaient complètement rebutés. Gutlisan, sous son gros poids, a fini cinquième ; il est, avec Cabriole et Cleek, de ceux qu'il ne faut pas oublier.

Le mutuel a fait plus de trois cent dix mille francs d'affaires au pesage et à la pelouse, près de quatre cent mille francs, avec le pavillon ; or, comme c'est un 20/1 qui a gagné, on comprend que le plus grand nombre des parieurs n'ait pas eu à se féliciter du courage qu'ils ont montré à recevoir autant d'eau pour d'aussi mauvais résultats.

Après l'outsider, le favori à 11/10, Hipparque ; puis, un steeple militaire, autrement dit la bouteille à l'encre. Les bien informés ont pris Klondyke assez cher pour lui donner dans le lot de dix-neuf partants une apparence de leur favori. Très heureusement monté par son propriétaire, le lieutenant R. Fenwick, gentleman-rider bien connu, Klondyke ne l'a emporté que d'une demi-longueur sur Presto IV (M. Sagal) et Miss Lottery, que pilotait un cavalier bien connu, le lieutenant Vidalin.

La réunion de Dimanche

Le temps a été meilleur, grâce au vent, qui a chassé les nuages à l'heure des courses ; mais après la dernière épreuve la pluie a recommencé à tomber de plus belle ; quant au sport, il a été excellent ; comme première pièce de résistance, nous avons eu celle de Le Vexin contre Gourville ; celui-ci ne l'a emporté que d'une tête ; dix mètres avant le poteau, il était battu. L'avenir nous dira si Le Vexin s'est assez amélioré pour opposer une telle défense contre Gourville à quatre livres, surtout après avoir fait, en avant, tous les frais de la course.

En tant que handicap, le Prix Aston Blount n'a pas été un succès d'arrivée ; mais il fut un énigme pour les preneurs, ce qui est d'un mérite appréciable. Hanoï II avait la préférence des écuries d'entraînement. A Maisons-Laffitte les bruits les plus favorables circulaient sur Le Météore, et l'on subissait l'influence de sa victoire en plat au Tremblay.

Le cheval de M. Kousnetzoff a commis quelques fautes ; il est venu for au dernier tournant et a rétrogradé. Le favori, Canard a pris trop tôt et trop vivement la tête en face. Le second favori, Lakeland, a sauté la dernière haie avec Hanoï et s'est jeté de côté, à bout de ressources, laissant la deuxième place à Apanage. La victoire du cheval de M. Vagliano a été facile, Derrière Salomon, quatrième, ne persévérait plus un lot égréné.

Khasnadar, à M. E. Gimpel, très bien amené par Urbain David, a eu l'air de faire une promenade de santé dans le Prix Francisco Martin, épreuve moins richement dotée mais aussi attendue que le prix Aston Bloun. G. Sauval a laissé d'un bout à l'autre son cheval s'étendre librement, sauter tout avec maëstria, et dans les tournants les efforts énergiques de Frisquet, Béliané et Escrimeur, pour venir à sa hauteur, sont restés vains. Grutli a paru un moment redoutable avant le bull-finch. La Valeuse a confirmé ce que tout le monde pensait, à savoir qu'elle était hors de forme.

Saint-Georges.

LES COURSES ET LA COMMISSION DU BUDGET

Par Maurice ROMANET

La Commission du budget propose de frapper d'un impôt de 10 0/0 le montant des prix gagnés sur les hippodromes ✦ Raisons pour lesquelles ce surcroît d'impôt est une mesure injuste et vexatoire ✦ ✦ ✦ ✦ ✦

La commission parlementaire chargée d'étudier le projet de budget présenté par le ministre des Finances, pour l'exercice 1907, aurait, entre autres modifications importantes, imaginé de frapper d'un impôt de 10 o/o le montant des prix gagnés sur les hippodromes.

Partout où il existe des taxes multiples, c'est seulement dans le résultat global de tous les impôts que l'on peut tenter d'atteindre un idéal de justice absolue; il serait, au contraire, illusoire de le poursuivre dans un impôt isolé : néanmoins, il est indispensable que chaque taxe en elle-même n'ait pas un caractère inique. Or, il semble bien que la caractéristique essentielle d'un impôt proportionnel sur les sommes offertes en prix par les Sociétés de Courses, doive être cette iniquité que s'accordent à condamner les financiers avisés et les économistes prévoyants...

Le danger primordial d'une telle proposition réside dans le mirage qu'elle ne manquera pas de faire luire aux yeux de la masse : ce mirage, il convient donc de le dissiper.

La possession d'une écurie de courses, dira-t-on, implique nécessairement une fortune au-dessus de la moyenne, à laquelle il est équitable de demander une partie du complément de ressources que nécessite l'aggravation des charges publiques. On utilisera tout l'arsenal des arguments en faveur de l'imposition du luxe et des taxes somptuaires. On s'efforcera de démontrer qu'il s'agit là d'une redevance sur la richesse formée, la fortune acquise, appelée à ménager d'autant la richesse en formation et les revenus du travail, plus dignes d'intérêt. On croira devoir affirmer, enfin, que l'on repousse les doctrines de haine et de division sociale, que l'on n'est animé d'aucun esprit d'hostilité ou de défiance contre certaines catégories de citoyens français, mais que, sous la seule pression des circonstances, l'on s'inspire exclusivement de la justice la plus élémentaire en réclamant les sacrifices nouveaux à ceux qui peuvent le plus aisément les supporter.

Maintenon succombe sous le poids de l'impôt qu'aurait à payer son propriétaire M. Vanderbilt.
120.000 francs, telle est la somme énorme que M. W. K. Vanderbilt aurait été obligé de payer si l'impôt de 10 0/0 avait été adopté cette année ; somme d'autant plus fantastique que, normalement, il ne doit pas avoir en France plus de 15.000 francs d'impôts.

Cette argumentation, si séduisante qu'elle puisse paraître, en apparence, est, en réalité, spécieuse : elle appartient plus au domaine politique qu'au domaine économique et si elle semble offrir des avantages électoraux incontestables, c'est au mépris des principes de toute doctrine financière.

L'injustice de cette mesure

Il importe de faire remarquer d'abord que chaque propiétaire de pur sang ou demi-sang acquitte, du seul fait qu'il possède une écurie de courses, un supplément d'impôts considérable, à la fois par lui-même et par les personnes qu'il emploie. C'est, en premier lieu, pour les impôts directs, la contribution foncière afférente à la propriété bâtie et non bâtie et la contribution des portes et fenêtres sur les haras, les prairies, les terrains et les établissements d'entraînement, les villas des jockeys, les logements d'entraîneur ; c'est la contribution personnelle et mobilière augmentée, d'une part dans la proportion de la valeur du loyer desdites propriétés, et d'autre part dans la proportion des sommes que versent, à la caisse du percepteur tous les étrangers, mineurs ou majeurs, garçons ou filles, jouissant de leurs droits civils et non réputés indigents qui résident en France, à cause de l'industrie des courses, exclusivement ; ce sont les taxes somptuaires sur les voitures, chevaux d'attelage, chevaux de selle à l'usage des entraîneurs, premiers garçons, jockeys et sur les chevaux de course proprement dits, yearlings, poulains et pouliches. C'est, en second lieu, pour les impôts sur les transactions juridiques, les droits d'enregistrement et de mutation sur les ventes de chevaux, les droits de timbre, les droits sur les contrats d'assurance contre les accidents en course ou en voyage, les morts par maladie, etc..., les droits de greffe, dans les cas nombreux de contestations. C'est, en dernier lieu, pour les impôts indirects, les droits généraux et locaux sur les objets de consommation de production étrangère et de production nationale, et les taxes sur les transports acquittés par les étrangers précités que, seule encore une fois, la prospérité des courses appelle et retient en France.

Il convient maintenant de noter que, loin de présenter le caractère de richesse acquise, les sommes offertes en prix par les Sociétés hippiques ne peuvent même pas être légitimement considérées comme une richesse en voie de formation : elles constituent, en réalité, une simple étape dans la circulation d'un capital. Et la circulation de ce capital offre ceci de particulier, qu'elle profite à l'amélioration de la race chevaline, pourvoit à l'existence de plusieurs milliers de personnes, contribue à l'activité commerciale des villes situées sur son passage bienfaisant, crée l'animation, favorable au négoce, des centres d'entraînement placés à son point de départ et qu'elle ne reste en revanche le plus souvent improductive, et généralement désastreuse, que pour celui qui, précisément, a risqué ce capital.

Les dépenses ne compensent pas les recettes

Tout propriétaire, en effet, doit, avant de pouvoir inscrire la moindre somme gagnée en prix au chapitre « Bénéfices » de son budget, récupérer le prix d'achat du cheval ou celui de son élevage, les frais d'entraînement, de nourriture, de ferrure, les honoraires du vétérinaire, du dentiste, le coût de ses propres déplacements, de ceux de l'entraîneur, de ceux du cheval par wagon ou par van, le montant des engagements et forfaits, dont le taux oscille entre 25 francs et 2.500 francs, le prix de location des boxes ou stalles sur le champ de courses, les pourboires aux garçons d'écurie, les primes annuelles, mensuelles ou accidentelles d'assurance, les cotisations annuelles et, dans certains cas, les redevances journalières qui permettent l'usage des terrains d'entraînement, les sommes perçues par cheval pour chaque galop d'essai sur les pistes gazonnées, le pourcentage à l'entraîneur sur le montant des prix et les allocations des places, enfin les émoluments du jockey, fixés, en dehors de conventions spéciales, à 60 francs et 120 francs en plat, à 100 francs et 200 francs en obstacles, suivant qu'il s'agit d'une monte perdante ou d'une monte gagnante, et les indemnités de route de ce même jockey, réparties par ses soins entre les propriétaires qui l'ont employé, proportionnellement au nombre de courses montées pour chacun d'eux, et qui s'élèvent par jour à 30 francs net ou à 25 francs, plus les frais de chemin de fer, suivant que l'hippodrome est ou non situé dans un rayon de 50 kilomètres de Paris.

Que si l'on multiplie le total de ces frais par le nombre des chevaux à l'entraînement, que si l'on ajoute au produit ainsi obtenu le total des frais généraux, tels que : le prix des casaques, harnachements, couvertures de toutes sortes, capuchons, bandages, le montant des loyers, des impôts, etc., etc., on se rendra facilement compte que le capital global dépensé par l'ensemble des propriétaires dont les couleurs sont déclarées en France dépasse de beaucoup les 13 millions offerts en prix.

Envisagée au point de vue financier, la proposition de la commission du budget ne tend pas à moins qu'à établir une véritable taxe de superposition : en effet, les sommes offertes en prix sur les hippodromes proviennent, dans la proportion de 50 o/o environ, du prélèvement effectué au profit des Sociétés de course.

L'assiette de la nouvelle taxe proposée est donc constituée pour moitié par les sommes provenant d'une autre taxe. Il ne semble pas que l'on doive qualifier de progrès un tel procédé fiscal.

Mauvais, au point de vue du principe supérieur de l'égalité devant l'impôt, funeste dans ses résultats, le vote d'une semblable proposition ne manquerait pas d'avoir des conséquences dont il est difficile d'évaluer la portée et d'apprécier la répercussion.

MAURICE ROMANET.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

L'HABITUDE des paris de courses, des sports en tous genres produit, chez les habitués des hippodromes et des stands un état d'esprit qui nous paraît des plus curieux. Tant qu'il s'agit de miser sur un cheval ou sur un champion, le parieur sait qu'il risque son argent. il l'avoue, il accepte même la perte sans sourciller et se console en pensant qu'il gagnera une autre fois. Ce qu'il veut, c'est gagner gros.

Dès qu'il s'agit d'un placement en titres, son impression est tout autre. Non pas que les sportsmen ne raisonnent parfois fort bien, en matière financière; la plupart des lettres que nous recevons savent au contraire distinguer les bons et les mauvais côtés d'une affaire. Mais quand on nous demande l'indication d'un titre pour l'acheter, la formule est presque toujours la même :

« Je veux une valeur très sûre, qui rapporte un gros revenu et qui soit susceptible de hausse. » On pourrait omettre la troisième condition; du moment où une valeur très sûre rapporte un gros revenu il est à peu près impossible qu'elle ne monte pas très vite.

Pourquoi le même esprit qui fait la part du risque dans un pari ne fait-il pas la part du risque dans un placement ?

En matière de bourse, comme en matière de chance, tout se paye. De même qu'un cheval favori s'achète à une cote plus cher qu'un outsider, de même une valeur sûre doit être payée plus cher qu'une valeur spéculative. La sécurité est même la condition qui se paye le plus, ceci n'a pas besoin d'être démontré, la cote en est une preuve évidente. Il en résulte nécessairement qu'une valeur très sûre rapporte un revenu plus faible que celle qui ne l'est pas et que demander en même temps la grande sécurité et le gros revenu, c'est demander deux conditions presque incompatibles.

Nous disons *presque*, parce que la cote de la Bourse n'est pas l'expression mathématique de la plus ou moins grande valeur d'un titre. Elle est tout au plus l'expression de la loi de l'offre et de la demande, avec toutes les restrictions qu'il faut admettre dans les cas trop fréquents où certains titres donnent lieu à ce qu'on appelle des manipulations de bourse.

La loi de l'offre et de la demande, pour être l'expression mathématique de la valeur d'un titre suppose chez les acheteurs et chez les vendeurs la connaissance exacte de cette valeur. C'est ce qui n'arrive pas toujours en Bourse.

Il arrive souvent qu'un titre nouveau ayant de grandes qualités reste pendant un certain temps presque inconnu du grand public et même d'une partie des intermédiaires. Il peut être coté bas, bien que susceptible d'un gros revenu. Tel a été le cas des actions Auer à leur début, et dernièrement encore, des phosphates de Gafsa.

Il arrive aussi qu'un vieux titre possesseur d'une ancienne renommée ait atteint des cours que, pour des causes inconnues du public, il ne mérite plus. Nous avons connu les actions du Crédit Foncier de France à 1.800 francs et les actions de la Banque de France à 8.000; ces deux établissements sont encore les deux premiers de notre pays, et leurs actions sont à 700 et 4.000 francs.

Ces exemples prouvent combien il est nécessaire pour un capitaliste de consulter les hommes de compétence spéciale avant de décider un placement. Nous avons cité dans ces causeries d'assez nombreux exemples de grandes hausses prévues par nous, sur les titres les plus sérieux de notre cote et de grosses plus-values obtenues par nos clients sur nos conseils, pour que les lecteurs de la *Vie au Grand Air* aient confiance en nos études.

PETITE CORRESPONDANCE

M. D., a Tarbes. — *Comment pouvez-vous conserver des obligations cotées au-dessus du pair? Vous vous exposez à une perte certaine, au cas où vos titres sortiront. Rien n'est encore sorti cette fois, mais vous ferez bien de vendre tout ce qui dépasse le pair pour acheter des obligations au-dessous du nominal.*

J. R., Neufchâtel. — *Les obligations Union des Tramways présentent l'avantage d'un revenu normal de 4,30 0/0 et d'une sécurité complète avec la perspective d'une hausse de 35 fr., écart entre le prix d'achat et le pair. Vous pouvez acheter.*

Michelin 333. — *Nous croyons que le mouvement de hausse de la Rente Foncière est de caractère spéculatif et nous vous conseillons de réaliser votre bénéfice. Comme remploi avantageux, achetez des obligations Puebla Tramway Light & Power, si vous voulez un placement tout à fait sûr à fort revenu. Vous aurez du 5 0/0. Si vous préférez des actions industrielles susceptibles de plus-values, prenez des actions des Tramways de Mexico. Les résultats de l'exploitation excluent toute idée de risques possibles.*

H. T., à Lunéville. — *La hausse du cuivre peut se maintenir avec des fluctuations toujours possibles, mais même, si, comme vous le supposez, elle ne se maintenait pas, les actions de la* New England & Clifton *seraient encore dans une excellente situation. Cette mine entre dans la période de l'exploitation intensive et promet d'atteindre une production comparable à celle de ses voisines, qui comptent parmi les meilleures mines de cuivre de l'Arizona. Il y a, selon nous, plus à gagner maintenant sur les mines de cuivre nouvelles que sur les anciennes.*

Buffalo 32. — *Lisez notre réponse précédente. Catemou est une bonne affaire, mais la hausse est déjà forte. Tout en admettant bien que la hausse continue, nous donnons la préférence aux actions New England & Clifton qu'on peut encore acquérir au pair.*

G. M. Granville. — *Les Bouillons Duval sont une excellente affaire, très bien administrée et très solide, mais les dividendes ont baissé de 10 fr. pour les deux derniers exercices et nous ne croyons pas que l'action reverra ses plus hauts cours. La seule raison est la concurrence qui devient de plus en plus considérable. Arbitrez avec des Est de Lyon privilégiées.*

R. M., Montargis. — *Rien n'est sorti. Le dernier coupon de l'Union des Tramways est 5 fr. Nous répondons à vos questions sur la Rente Foncière et sur les Galeries Lafayette par lettre particulière.*

R. de L., à Périgueux; J. Gr., à Bayonne; Mme R. L., à Saint-Etienne; G. de V., à Verdun. — *Rien n'est sorti.*

Polo 344. — *Envoyez-nous la notice et merci.*

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,

9, rue Pillet-Will, Paris.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Il ne faut serrer qu'en dernier les boulons de sécurité et l'écrou de la valve

Impossibilité pour les talons de l'enveloppe de se bien placer si les boulons sont serrés avant le gonflage. Nécessité de suivre rigoureusement et dans leur ordre les prescriptions de nos notices de démontage

Dans toutes nos notices de démontage, nous avons toujours assigné la dernière place à l'opération qui consiste à serrer à fond les boulons de sécurité et l'écrou de la valve. C'est, en effet, tout à fait en dernier lieu et après qu'on a gonflé le pneu à la pression voulue que l'on doit procéder à ce serrage.

Cependant, nous avons pu constater qu'assez souvent c'est l'inverse qui se produit et que certains chauffeurs ont l'habitude très fâcheuse de serrer les boulons de sécurité et l'écrou de la valve avant de procéder au gonflage définitif, c'est-à-dire qu'ils les serrent aussitôt après les avoir fait jouer pour s'assurer qu'il n'y a pas de pinçons ou que les boulons ne sont pas engagés sous les talons de l'enveloppe.

Cette manière de procéder ne laisse pas que d'avoir de graves inconvénients. En effet, pour que le pneu ait une assise parfaite et travaille dans les meilleures conditions, il est indispensable que les talons de l'enveloppe soient bien engagés à fond dans les crochets de la jante. Or, ces talons ne prennent leur position définitive qu'après le gonflage. Si donc on les immobilise avant de gonfler dans une position qui n'est pas la bonne, on impose au pneu une mauvaise assise sur sa jante et on l'oblige à travailler dans des conditions défectueuses.

Il est donc essentiel de ne procéder au serrage des boulons et de l'écrou de la valve qu'en tout dernier lieu, et même qu'après s'être assuré que les bourrelets occupent bien leur place régulière dans les crochets de la jante.

C'est pour cela, d'ailleurs, que nous recommandons dans nos notices certaines précautions que voici :

Lorsqu'on met en place le premier bourrelet et qu'on l'a engagé tout entier sur la jante, il faut faire effort avec la main en le repoussant contre la voiture, pour que le bourrelet intérieur s'engage bien à fond dans le crochet de la jante correspondant. De même, quand il s'agit du deuxième bourrelet, nous recommandons toujours de s'assurer qu'il est bien entré complètement dans le crochet de la jante. S'il est dans une bonne position, il doit être entièrement caché par le rebord de la jante. S'il en était autrement, il faudrait tirer à soi l'enveloppe avec les deux mains pour obliger le bourrelet à rentrer complètement. Si, d'ailleurs, il persistait a ne pas s'engager, c'est que la jante aurait reçu un choc qui en aurait modifié le profil intérieur et resserré le crochet. Dans ce cas, il faudrait procéder au redressement de la jante à cet endroit.

Une très bonne pratique pour donner aux bourrelets leur position normale, c'est, en cours de gonflage, et avant que le pneu n'ait atteint toute sa pression, de faire une première vérification de la position de ce bourrelet; en tirant à soi l'enveloppe et en la repoussant ensuite sur toute sa circonférence, on doit amener tout naturellement le pneu à prendre sa place dans les crochets de la jante.

Nous ne saurions donc trop insister pour que toutes nos prescriptions concernant le montage ou le démontage de nos pneus soient rigoureusement suivies, et dans l'ordre même que nous indiquons. Nous sommes toujours à la plus entière disposition de nos clients pour leur adresser nos notices de démontage sur demande. D'ailleurs, notre Guide Michelin 1906 contient des instructions complètes à cet égard, pages 58 à 96.

En outre, soit par la voie de nos Bulletins, soit par lettre personnelle, nous nous faisons toujours un plaisir de fournir le complément d'explications qui pourrait paraître nécessaire aux chauffeurs.

MICHELIN.

Les scies de Michelin

Vérifiez souvent vos jantes. Assurez-vous qu'elles ne sont pas coupantes; si elles l'étaient, corrigez ce défaut au moyen de la lime et du papier émeri.

Ne laissez pas non plus rouiller vos jantes. Entretenez-les soigneusement peintes, la rouille des jantes étant un grand ennemi des pneumatiques.

***

Ne roulez pas avec des pneus dégonflés, car dans ce cas votre enveloppe et votre chambre seront cisaillées entre la jante et le sol, vous aurez des avaries, soit immédiatement, soit au bout d'un certain temps.

Si une crevaison vient à se produire, ne ménagez ni votre temps ni votre peine, pour tout remettre en état, et souvenez-vous qu'il peut suffire de quelques mètres parcourus pour mettre hors d'usage une chambre et une enveloppe.

***

Ne laissez jamais vos chambres à air traîner dans votre caisson ou sur le plancher de votre voiture. Evitez-leur le contact des corps gras ou des objets pointus, durs ou tranchants.

Emportez vos rechanges soigneusement placés dans un de nos sacs de toile caoutchoutée spéciaux.

***

Après une crevaison, vérifiez soigneusement l'intérieur de votre enveloppe pour vous assurer que l'objet qui l'a provoquée n'y est pas resté incrusté; sans cette précaution, vous risquez d'avoir plusieurs crevaisons consécutives pour votre plus grand préjudice.

AVANTAGES A NOS ABONNÉS

1. Nos abonnés ont droit à une prime magnifique, consistant en une parure de chemise en titre fixe, d'une valeur de 26 francs. Pour la recevoir, envoyer 3 fr. 50 pour la France, 6 francs pour l'étranger, pour frais divers. 2. L'abonnement étant de 24 francs par an et l'année se composant de 52 numéros à 50 centimes, les acheteurs au numéro payent 26 francs; les abonnés bénéficient donc d'une réduction de 2 francs. 3. Les renseignements qui nous sont demandés par nos abonnés leur sont adressés à titre gracieux, alors que nos lecteurs doivent joindre 30 centimes aux demandes de réponses par lettres.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. MOTTE

Le Gérant : L. JARRIGE